Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5596

25. 09. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Ulrich Adam, Dietrich Austermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU sowie der Abgeordneten Hildebrecht Braun (Augsburg), Paul K. Friedhoff, Horst Friedrich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
— Drucksache 13/4085 —

Maritime Wirtschaft

Im Rahmen der Diskussion über den Industriestandort Deutschland spielen die Industriezweige mit hoher technologischer Bedeutung, darunter die „maritime Wirtschaft" mit dem Schiffbau die zentrale Rolle. Angesichts der sich verstärkenden Globalisierung der Industrieproduktion und der Internationalisierung der Märkte ist es unumgänglich, überzeugende maritime Rahmenbedingungen zu entwickeln und zu sichern, um die herausragende Stellung Deutschlands im Hochtechnologiebereich, z. B. im Schiffbau, im Interesse der Arbeitsplätze auch im breitgefächerten Zulieferbereich für die Zukunft zu sichern. Für ein exportorientiertes Land wie die Bundesrepublik Deutschland ist die Nutzung maritimer Potentiale von elementarer Bedeutung. Eine engagierte Beteiligung am Welthandel setzt die Sicherung der Exportfähigkeit voraus. Das gilt nicht nur für Deutschland, sondern für Europa als maritimem Kontinent. Europas Anteil am Welthandel beträgt über 40 %. Der Seetransport am Welthandel macht über 90 % aus. Von Deutschland werden fast ein Drittel des europäischen Außenhandels bestritten. Die deutsche Schiffahrt ist Nummer 2 in der Weltcontainerschiffahrt und mit Abstand der bedeutendste europäische Partner in der Küstenschiffahrt. Die deutschen Häfen sind mit Bremen/Bremerhaven und Hamburg unter den größten Containerhäfen der Welt vertreten, Duisburg ist einer der größten Häfen weltweit für die See-Fluß-Schiffahrt. Aber auch regionale Häfen sichern die seewärtigen Verbindungen im europäischen Küstennetz. Diesen Bereich der maritimen Wirtschaft gilt es zu stabilisieren und auszubauen. Er muß Bestandteil eines maritimen Konzeptes werden, das von der zentralen Position des erfolgreichen deutschen Schiffbaus ausgehen sollte. Der Schiffbau ist Kern des Systems der maritimen Wirtschaft. Diese Kernkompetenz ergibt sich aus der Rolle des Schiffbaus als Systemintegrator und Technologieträger einerseits, bei wachsendem Transportaufkommen in einer global orientierten Wirtschaft und zukünftigen Herausforderung der Meerestechnik andererseits. Die technologische Bedeutung des Schiffbaus ist unbestritten. Welche Erfolge damit zu erzielen sind, welche Möglichkeiten für die industrielle Weiterentwicklung eines Landes sich ergeben, haben Japan und Korea in den letzten 30 Jahren auf dem internationalen Schiffbaumarkt gezeigt. Mit Mitteln des Verdrängungswettbewerbs über die Preispolitik haben sie ihre logistischen Interessen und Produktionsinteressen verfolgt und Technologiedominanz auf diesem Feld angestrebt, in der Erkenntnis, es hier mit wachsenden zukünftigen Märkten zu tun zu haben; Märkten, deren Dimensionen heute noch nicht absehbar sind.

Der Schiffbau Europas steht vor seinem größten Umbruch. In der vergangenen Dekade regelten die Schiffbaurichtlinien der EU Fördermaßnahmen für den Bau und die Finanzierung von Handelsschiffen als Ausgleich gegenüber wettbewerbsverzerrenden Maßnahmen in Fernost (Japan, Korea). Diese Richtlinien sind in Deutschland mit den Förderinstrumenten der Werft- und Wettbewerbshilfeprogramme erfolgreich umgesetzt worden. Die Schiffbauindustrie in Deutschland

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Wirtschaft vom 25. September 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

konnte ihre Position im Weltschiffbaumarkt erfolgreich behaupten und ihre Technologieführerschaft festigen.

Das im Jahre 1994 ausgehandelte OECD-Abkommen verbietet in Zukunft die Gewährung von Hilfen für den Bau von Handelsschiffen, wie sie nach dem Wettbewerbshilfeprogramm zulässig waren. Damit ist die Bundesregierung ihrem Ziel, den Abbau von weltweiten Subventionen voranzutreiben, ein wesentliches Stück näher gekommen. Das Inkrafttreten dieses Abkommens wird für den Sommer 1996 erwartet. Ein späterer Termin des Inkrafttretens ist jedoch nicht auszuschließen, in diesem Fall wäre eine Verschiebung der dreijährigen Übergangsphase und eine Verlängerung der derzeitigen 7. EU-Richtlinie für den Schiffbau – wie erfolgt – notwendig.

Ein neues harmonisiertes Finanzierungsinstrument für Handelsschiffe im Rahmen der OECD (CIRR) wird die Förderung nach dem derzeitigen Werfthilfeprogramm ersetzen. Eine Förderung auf CIRR-Basis ist bereits erprobt im Sektor des Anlagebaus.

Die neuen OECD-Vorschriften beschränken bei Entwicklungshilfeprojekten die Finanzierungshilfen auf solche Schiffe, deren Betrieb unter wirtschaftlicher Betrachtungsweise nicht möglich ist.

Die maritime Wirtschaft und der Schiffbau in Deutschland, Nummer 1 in Europa und Nummer 3 in der Welt, haben mit hohen Marktanteilen in anspruchsvollen Segmenten ihre Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit bewiesen. Der Schiffbau deckt zur Zeit etwa 40 000 Arbeitsplätze direkt und weitere 70 000 über die Zulieferindustrie ab. 70 % der Zulieferungen entstammen aus West- und Süddeutschland, wobei allein die Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg daran einen Marktanteil von 40 % haben. Wer also auf die maritime Wirtschaft setzt, stärkt Produkt und Produktionsstandort Deutschland insgesamt, nicht allein an der Küste.

Eine Reihe von Indikatoren weisen darauf hin, daß die maritimen Industrien im globalen Geschehen vor einer Umbruchsituation stehen. In der Schiffahrt sind im Juli dieses Jahres neue Regeln für die Tankfahrt international in Kraft getreten. Neue Tanker dürfen nur noch mit einer Doppelhülle gebaut werden, vorhandene Tanker sind nach Erreichung einer Betriebszeit von 25 Jahren mit einem gleichwertigen Schutz auszustatten oder außer Dienst zu stellen. Die gesamten im Boom der 70er Jahre gebauten Tanker stehen vor der Ausmusterung. Für Ro-Ro-Fähren hat die Internationale Schiffahrt-Organisation (IMO) zum Endes des Jahres 1996 völlig neue Bau- und Betriebsregeln weltweit zu verabschieden. Dieses Regelwerk wird auch Nachrüstungen für vorhandene Ro-Ro-Schiffe vorsehen, Ausstrahlungen auf den Bau und Betrieb von Passagierschiffen sind zu erwarten. Auf dem Sektor der Massengutfahrt für Erz, Getreide, Kohle etc. wird aufgrund der hohen Verluste an Schiffen und Besatzungen in der IMO eine vollständige Revision der Bauvorschriften vorgenommen.

Wenn deutsche Reeder sich an dieser Veränderung des Marktes aktiv beteiligen wollen, müssen langfristige Rahmenbedingungen ein Engagement absichern, mit dem eine Gleichstellung gegenüber den internationalen Wettbewerbern erreicht wird. Im Bereich der Häfen wird der Trend zum Großcontainerschiff (4 000 bis 6 000 TEU) den deutschen Häfen nur dann zugute kommen, wenn die Infrastruktur (Zufahrtstiefen, Verteilung etc.) diesem Trend frühzeitig angepaßt wird. Die Verkehrspolitik des „Road to Sea"-Gedankens, veranlaßt die Kommission der EU-Pilotprojekte zu prüfen und anschließend zu fördern durch Mittel der Gemeinschaft und flankierende politische Maßnahmen, die administrativen Barrieren in den Häfen abzubauen.

Durchsetzung verkehrs- und umweltpolititischer sowie nicht zuletzt sicherheitspolitischer Konzepte setzt eine Standortbestimmung der maritimen Wirtschaft voraus. Integraler Bestandteil dabei sollte auch die Verkehrsproblematik sein. Deutschland ist das verkehrsstärkste Land in Europa, Transitland Nummer 1 dieses Kontinentes und hat sich nach Expertenauffassung auf ein Anwachsen des Verkehrsaufkommens in den kommenden zehn Jahren um bis zu 40 % einzustellen. Bereits jetzt hat das deutsche Straßennetz die Grenzen seiner Belastbarkeit erreicht, abgesehen von der umweltpolitischen Problematik. Ein ganzheitliches europäisches Verkehrssystem ist erforderlich, wobei die Binnen-, See- und Küstenwasserstraßen in Zukunft eine eminent hohe Bedeutung bekommen.

Es gilt, im Rahmen eines integrierten Verkehrssystems die maritime Komponente auszubauen. Bei entsprechender Logistik von Seehäfen, Ladeeinrichtungen hafennaher Güterverteilungszentren, von Transportkonzepten und geeigneten Schiffstypen wäre eine Entlastung des rollenden Güterverkehrs um 15 % im Rahmen eines europäischen Shuttle-Systems auf dem Nord-Süd- oder Ost-West-Seeweg mit großen ökologischen Vorteilen möglich. Auch bei der Meerestechnik zeichnen sich nicht nur in Europa, sondern darüber hinaus große Zukunftschancen ab. Der Markt für Offshore-Technik nimmt heute bereits nach dem Schiffbau den 2. Rangplatz ein. Der Meerestechnik im Bereich der Off-shore-Technik eröffnet sich mit dem russischen Markt ein interessantes Arbeitsfeld, wenn sich der russische Markt stabilisiert und im Bereich des nördlichen Seeweges ausreichende Transportverhältnisse ermöglicht werden. Die Meeresumwelttechnik ist inzwischen ein bedeutender Faktor für den Umweltschutz geworden. Leider muß festgestellt werden, daß von dieser Technik bislang nur die Industrieländer Gebrauch gemacht haben. Eine Einführung in Entwicklungsländer wird nur mit Entwicklungshilfemaßnahmen erfolgen können.

Auch bei der Gewinnung erneuerbarer mariner Energien wie Wellen-, Wind- und Strömungsenergien stehen wir erst am Anfang einer Entwicklung mit Zukunft. Im regenerativen Energiesektor sind noch eine Reihe technischer Probleme zu lösen. Hier darf der Zeithorizont keine Barriere aufbauen. Auch in der Aquakultur sind zunächst technische und biologische Fragestellungen erfolgreich zu behandeln, ehe eine Anwendung in größerem Stil als bisher als Beitrag zu einer neuen Ernährungsquelle der Menschheit erfolgen kann.

Wollen wir uns am Markt behaupten, müssen wir die technologische Führung sicherstellen, um spätere Exportmöglichkeiten zu garantieren. Maritime Politik ist also Politik für die Zukunft. Sie hat nicht nur eine bedeutende arbeitsmarktpolitische Ausrichtung, sondern korrespondiert auch mit den sicherheitspolitischen, umweltpolitischen und verkehrspolitischen Zielen der Bundesrepublik Deutschland.

Der nachfolgende Entwurf eines Fragenkatalogs umfaßt im wesentlichen Fragen zur Lage und zu den Perspektiven des zivilen Seeschiffbaus einschließlich der entsprechenden Zulieferindustrien. Der Schiffbau für militärische Zwecke bleibt ausgeklammert.

Vorbemerkung

Gemessen an der Zahl der Beschäftigten und dem Beitrag zum Bruttosozialprodukt ist die maritime Wirtschaft in Deutschland ein vergleichsweise kleiner Sektor. Ihre gesamtwirtschaftliche Bedeutung wird durch diese statistisch direkt zurechenbaren Größen jedoch nur ansatzweise erfaßt, da die Unternehmen der maritimen Wirtschaft für andere Branchen wichtige Vorleistungsfunktionen wahrnehmen. Leistungsfähige Seeverkehrsverbindungen und effiziente maritime Infrastrukturen sind für den stark in die internationale Arbeitsteilung integrierten Wirtschaftsstandort Deutschland unverzichtbar. Fähigkeiten und Kapazitäten in der Meeresforschung und -technik haben im

Hinblick auf künftige Anwendungsfelder eine erhebliche Bedeutung.

Die Bundesregierung stimmt vor diesem Hintergrund mit der Aussage der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. überein, daß die Entwicklung und Sicherung überzeugender maritimer Rahmenbedingungen eine zentrale wirtschaftspolitische Aufgabe ist. Die Maßnahmen der Bundesregierung zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft fügen sich in die generelle Strategie zur Sicherung des Produktions- und Dienstleistungsstandortes Deutschland ein. Sie zielen in erster Linie auf eine Verbesserung der Investitions- und Innovationsfähigkeit der Unternehmen, u. a. durch Rückführung der betrieblichen Steuerbelastung, durch Beseitigung bürokratischer Hemmnisse und durch Förderung vorwettbewerblicher Forschung und Entwicklung, sowie auf die Gewährleistung eines unverfälschten nationalen und weltweiten Wettbewerbs. Die Bundesregierung setzt sich auch in internationalen Gremien für die Erreichung dieser Ziele ein und unterstützt die Exportbemühungen deutscher Unternehmen.

Die Erarbeitung eines umfassenden „maritimen Konzeptes" ist wegen der Heterogenität der maritimen Wirtschaft nicht möglich. Die Bundesregierung wird auch für Teilbereiche – etwa den Schiffbau – keine Branchenkonzepte vorlegen, da sich wesentliche Bestimmungsfaktoren der internationalen Wettbewerbsfähigkeit staatlichem Einfluß entziehen: Produkte, Produktionsprozesse und Märkte fallen in den Verantwortungsbereich der Unternehmen; die Arbeitskosten – einer der wichtigsten Wettbewerbsfaktoren – werden primär von den Tarifvertragsparteien bestimmt. Die Bundesregierung verfolgt im wesentlichen eine sektorübergreifende Strukturpolitik, die die Wettbewerbsfähigkeit der Gesamtwirtschaft stärkt. Staatlich vorgegebene Branchenkonzepte würden die Verantwortlichkeiten verwischen und zu volkswirtschaftlich fragwürdigen Ergebnissen führen.

Im Bereich des Schiffbaus hat für die Bundesregierung die Beseitigung der seit Jahrzehnten bestehenden Wettbewerbsverzerrungen auf dem Weltmarkt erste Priorität. Sie hat sich mit großem Nachdruck für das Zustandekommen des OECD-Schiffbauabkommens („Übereinkommen über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie") eingesetzt, durch das in den großen Schiffbaunationen spezifische Beihilfen für die Werftindustrie nahezu vollständig verboten werden sollen. Zudem sind erstmals wirkungsvolle Antidumping-Mechanismen für diesen Sektor vorgesehen. Die Europäische Union, Japan, Südkorea und Norwegen haben das Abkommen bereits ratifiziert. Die Bundesregierung bedauert, daß es wegen erheblicher Widerstände im US-Kongreß noch nicht in Kraft treten konnte. Sie appelliert an die USA, schnellstmöglich die notwendigen Voraussetzungen für das Inkrafttreten zu schaffen, um einen neuen internationalen Subventionswettlauf im Schiffbau zu verhindern.

In den Jahren 1991 bis 1995 wurden aus dem Bundeshaushalt insgesamt ca. 2,6 Mrd. DM zur Förderung der deutschen Werftindustrie bereitgestellt (Wettbewerbs- und Werfthilfe). Angesichts der notwendigen Maßnahmen zur Haushaltskonsolidierung war dies ein finanzieller Kraftakt, der belegt, welche Bedeutung Bundesregierung und Deutscher Bundestag einem leistungsfähigen Schiffbau in Deutschland zumessen. Die umfangreichen Fördermaßnahmen für die Werften in den neuen Bundesländern sind ein weiteres sichtbares Zeichen für das Engagement des Bundes zugunsten dieses Sektors.

Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß die internationale Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaus langfristig nur durch Eigenanstrengungen der Unternehmen und verantwortungsbewußte Tarifabschlüsse bzw. Betriebsvereinbarungen gesichert werden kann. Wettbewerbsnachteile aufgrund unzureichender Produktivitätsfortschritte oder tariflich überhöhter Arbeitskosten kann und wird die Bundesregierung nicht ausgleichen. Nach Inkrafttreten des OECD-Schiffbauabkommens sind staatlichen Fördermaßnahmen jedweder Art ohnehin sehr enge Grenzen gesetzt.

Die Neubauaufträge der deutschen Werften beruhen zu einem erheblichen Teil auf Bestellungen deutscher Reedereien und Finanzierungsgesellschaften. 1993 betrug dieser Anteil 40 %, 1994 55 %, und 1995 lag er bei 66 %. Die Zulieferindustrie partizipiert in beträchtlichem Umfang auch an den Auslandsaufträgen deutscher Reedereien. Obwohl die deutsche Schiffbau- und Zulieferindustrie gemessen am Auslandsumsatz zu den exportintensivsten Industriezweigen gehört, darf die Bedeutung der deutschen Seeschiffahrt für Beschäftigung und Leistungsstand der heimischen Werften nicht unterschätzt werden. Auch für den Schiffbau gilt, daß angesichts der voranschreitenden technischen Entwicklung diejenigen Produzenten und Industriezweige bessere Chancen im Weltmarkt haben, die über einen ausreichend großen Binnenmarkt und ausreichende Kundenerfahrungen im eigenen Land verfügen.

Die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Seeschiffahrt unterliegt durch die hohen Arbeitskosten und Abgaben am heimischen Standort derzeit besonderen Belastungen. Die große Mobilität des in Seeschiffen gebundenen Kapitals, die hohe Informationsdichte, die zunehmende weltwirtschaftliche Arbeitsteilung und Integration sowie eine wachsende Flexibilität der Investoren setzen nicht nur große, sondern auch mittlere und kleinere Schiffahrtsunternehmen in die Lage, für die Produktion ihrer maritimen Dienstleistungen den jeweils günstigsten Standort weltweit auszuwählen. Die nach wie vor hohen Ausflaggungszahlen sind ein Beleg für den intensiven internationalen Standortwettbewerb und die Notwendigkeit einer Verbesserung der Attraktivität des Seeverkehrsstandortes Deutschland. Die ebenfalls zunehmende Globalisierung der Arbeitsmärkte für Seeleute ist auch unter beschäftigungspolitischen Aspekten von Bedeutung. Die Bundesregierung prüft daher, ob die bisher stärker flaggen- und tonnageorientierten Förderansätze für die Seeschiffahrt unter Berücksichtigung ihrer weitreichenden ökonomischen und strukturellen Wirkungen (Wertschöpfung, Beschäftigung, Investitions- und

Innovationsquote) in Richtung auf stärker standortorientierte Ansätze weiterentwickelt werden müssen.

Angesichts des weiter steigenden Verkehrsaufkommens gewinnt der umweltverträgliche Verkehrsträger Schiff auch unter verkehrs- und umweltpolitischen Gesichtspunkten mehr und mehr an Bedeutung. Durch die Integration aller Verkehrsträger müssen durchlässige Transportsysteme geschaffen werden, um die starken Belastungen der Straße abzufangen. Die See- und Küstenschiffahrt und auch die seegängige Flußschiffahrt spielen dabei eine herausragende Rolle. Die Vorteile des Transports auf dem Wasser sind unbestritten.

— Schiffe sind vergleichsweise umweltschonende sowie energiesparende und kostengünstige Verkehrsträger für Güter aller Art.

— Die See-, Küsten- und seegängige Flußschiffahrt verfügen über erhebliche Kapazitätsreserven, und zwar ohne wesentliche zusätzliche Infrastrukturinvestitionen. Dies ist gerade vor dem Hintergrund knapper Finanzmittel der öffentlichen Hände von besonderer Bedeutung.

— Die Schiffahrt läßt sich hervorragend in internationale Transportsysteme eingliedern, insbesondere, wenn die technologisch vielseitigen Möglichkeiten durch die verladende Wirtschaft besser genutzt werden.

Um die Vorteile der Schiffahrt in der aktiven Verkehrspolitik stärker zur Geltung zu bringen, hatte die Bundesregierung bereits 1994 ein Expertengremium einberufen. Auf europäischer Ebene sind die Aktivitäten des Maritime Industries Forum (MIF) hervorzuheben, das Ende 1993 gegründet wurde. Und auch das Deutsche Maritime Industrie Forum (DMIF) befaßt sich mit der Aufgabe, die maritime Wirtschaft, insbesondere die Seeschiffahrt, stärker in das Bewußtsein aller Beteiligten zu bringen.

Die Bundesregierung setzt sich im Zusammenwirken mit den interessierten Wirtschaftskreisen nachdrücklich für ein „From Road to Sea"-Konzept ein und ist bereit, hierbei flankierende Hilfestellung zu leisten. Richtungweisende Grundlagen wurden bereits erarbeitet. So zeigen die bisher durchgeführten Untersuchungen und Empfehlungen, daß sich die Aktivitäten insbesondere auf

— administrative Erleichterungen, z. B. bei der Zollabwicklung und den Gefahrgutregelungen,

— die Bereitstellung durchgängiger Informations- und Kommunikationsnetze zum elektronischen Datenaustausch entlang der Transportkette,

— Maßnahmen zur Kostensenkung, z. B. beim Umschlag in den Schnittstellen, sowie

— Investitionen in die Infrastruktur und die Organisation des Zu- und Ablaufes zu den Schnittstellen

konzentrieren müssen. Verschiedene Vorschläge, insbesondere im Hinblick auf den Abbau bürokratischer Hemmnisse, wurden bereits umgesetzt. Konkrete Anstöße für das weitere Vorgehen werden von einem „Runden Tisch der Praktiker" erwartet, der am 22. Mai 1996 auf Initiative des Bundesministers für Verkehr eingesetzt wurde. Erste Zwischenergebnisse dieser Arbeiten sollen im Herbst 1996 vorliegen.

Angesichts der europäischen Dimension der maritimen Industrien hat auch die Europäische Kommission eine Reihe von Initiativen ergriffen. Die Mitteilungen der EU-Kommission vom Frühjahr d. J. mit den Titeln „Die Gestaltung der maritimen Zukunft Europas: Ein Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der maritimen Wirtschaft" und „Auf dem Wege zu einer neuen Seeverkehrsstrategie" enthalten verschiedene Vorschläge für eine horizontale, wettbewerbsorientierte Strategie, die insbesondere eine Verbesserung der allgemeinen Rahmenbedingungen zum Ziel hat. Die von der EU-Kommission eingerichtete Task Force „Maritime Systeme der Zukunft" soll vor allem eine bessere Koordinierung der nationalen und europäischen FuE-Förderung bewirken. Die Bundesregierung unterstützt diese Aktivitäten auf europäischer Ebene und erwartet auch hiervon einen wichtigen Beitrag zur Stärkung der maritimen Wirtschaft in Deutschland.

Lage und Perspektiven des zivilen Seeschiffbaus

1. Wie haben sich Auftragseingang und Produktion von zivilen Seeschiffen seit 1993 weltweit entwickelt nach Anzahl der Schiffe, nach Schiffstypen, nach Tonnage?

In den nachfolgenden Tabellen sind für die Jahre 1993 bis 1995 Auftragseingänge und Produktion von zivilen Seeschiffen – gegliedert nach Ländern, Schiffstypen, Anzahl und Tonnage – dargestellt.

a) Auftragseingänge im Weltschiffbau nach Ländern, Anzahl und Tonnage in den Jahren 1993, 1994 und 1995

Land	1993 Anz.	1993 GT*)	1994 Anz.	1994 GT*)	1995 Anz.	1995 GT*)
Belgien	6	3 700	4	112 300	2	800
Dänemark	26	633 800	35	453 400	16	114 700
Deutschland	72	1 084 800	74	1 073 200	132	1 698 500
Finnland	10	640 700	6	211 400	3	141 300
Frankreich	12	141 200	8	199 500	13	70 500
Griechenland	1	9 000	–	–	1	400
Großbritannien	19	98 900	23	15 400	19	84 800
Italien	18	536 000	16	265 000	56	1 218 800
Niederlande	55	217 700	80	246 100	122	335 900
Portugal	5	3 500	10	27 800	14	42 700
Schweden	1	300	–	–	2	10 400
Spanien	25	549 300	70	538 400	43	525 100
EU	250	3 918 900	326	3 142 500	423	4 243 900
Bulgarien	5	45 300	9	51 600	12	187 300
Kroatien	8	263 600	15	361 600	5	68 500
Norwegen	27	191 000	39	202 400	54	129 400
Polen	34	165 900	57	950 100	89	1 382 300
Rumänien	25	167 000	14	149 900	40	137 100
Rußland[1])	80	278 400	21	214 000	17	49 500
Ukraine[1])	20	378 800	19	584 600	19	177 200
Andere	18	34 900	33	111 100	44	139 700
Übriges Europa	217	1 524 900	207	2 625 300	280	2 271 000
Japan	619	7 533 500	565	11 809 900	666	8 988 800
Südkorea	165	8 317 400	142	5 653 300	245	7 691 500
Brasilien	13	295 700	2	600	1	100
VR China[1])	49	592 100	45	777 400	102	1 148 900
Taiwan	6	248 700	27	975 000	17	680 800
USA	24	51 300	33	73 400	55	123 500
Andere	191	171 300	140	522 300	281	458 800
Übrige Länder	283	1 359 100	247	2 348 700	456	2 412 100
Welt	1 534	22 653 800	1 487	25 579 700	2 070	25 607 300

Quelle: Lloyd's Register of Shipping.
1) Daten unvollständig.
*) GT = Gross Tonnage (Bruttoraumzahl).

b) Auftragseingänge im Weltschiffbau nach Schiffstypen, Anzahl und Tonnage in den Jahren 1993, 1994 und 1995

Schiffstyp	1993 Anz.	1993 GT*)	1994 Anz.	1994 GT*)	1995 Anz.	1995 GT*)
Frachtschiffe	514	5 461 400	462	6 085 900	753	8 027 400
(einschl. Containerschiffe)		24,1 %		23,8 %		31,3 %
Massengutschiffe	219	7 716 200 34,1 %	334	11 206 900 43,8 %	308	10 890 100 42,5 %
Kombinierte Massengutschiffe	2	91 100 0,4 %	2	130 000 0,5 %	4	260 000 1,0 %
Rohöltanker	50	5 379 900 23,7 %	40	4 109 300 16,1 %	36	2 682 400 10,5 %
Gas-, Chemikalien- und Produktentanker	266	2 910 200 12,8 %	219	2 697 100 10,5 %	264	2 135 600 8,3 %
Fischereifahrzeuge	147	72 800 0,3 %	123	49 800 0,2 %	213	171 300 0,7 %
Sonstige, u. a. Passagierschiffe und Fähren	336	1 022 100 4,5 %	307	1 300 500 5,1 %	492	1 440 200 5,6 %
Total	1 534	22 653 700 100,0 %	1 487	25 579 500 100,0 %	2 070	25 607 000 100,0 %

Quelle: Lloyd's Register of Shipping.
*) GT = Gross Tonnage (Bruttoraumzahl).

c) Produktion von zivilen Seeschiffen weltweit nach Ländern, Anzahl und Tonnage in den Jahren 1993, 1994 und 1995:

Land	1993 Anz.	1993 GT*)	1994 Anz.	1994 GT*)	1995 Anz.	1995 GT*)
Belgien	4	1 100	7	39 900	4	10 200
Dänemark	30	772 100	28	494 700	25	1 004 600
Deutschland	85	886 000	93	1 008 500	89	1 076 300
Finnland	5	179 500	3	90 600	8	315 800
Frankreich	8	40 400	8	119 900	13	253 400
Griechenland	3	1 800	–	–	–	–
Großbritannien	17	229 500	20	225 900	22	125 500
Italien	28	457 600	23	513 300	19	376 800
Niederlande	47	151 900	74	184 800	77	205 100
Portugal	11	97 800	4	11 700	5	14 100
Schweden	4	19 600	–	–	2	29 100
Spanien	40	543 100	36	201 900	41	237 100
EU	282	3 380 400	296	2 891 200	305	3 648 000
Bulgarien	8	51 400	8	70 300	7	91 500
Kroatien	7	164 500	8	262 700	6	155 700
Norwegen	34	127 500	34	147 800	36	140 700
Polen	40	328 800	32	513 900	39	511 500
Rumänien	9	124 200	6	14 300	18	228 500
Rußland[1])	75	101 900	14	76 000	15	54 300
Ukraine[1])	20	110 200	17	216 600	14	173 300
Andere	133	264 400	27	63 600	28	66 800
Übriges Europa	326	1 272 900	146	1 365 200	163	1 422 300
Japan	729	9 060 000	593	8 558 500	584	9 229 600
Südkorea	89	4 385 800	113	4 085 600	152	6 096 200
Brasilien	8	302 000	10	294 300	7	164 600
VR China[1])	63	643 500	43	771 800	56	723 200
Taiwan	11	590 100	21	611 500	16	488 000
USA	50	22 600	17	24 500	23	10 600
Andere	230	255 100	172	183 900	197	247 900
Übrige Länder	362	1 813 300	263	1 886 000	299	1 634 300
Welt	1 788	19 912 400	1 411	18 786 500	1 503	22 030 400

Quelle: Lloyd's Register of Shipping.

1) Daten unvollständig.

*) GT = Gross Tonnage (Bruttoraumzahl).

2. Welches waren – nach Maßgabe der produzierten Tonnage – 1993 und 1994 die fünf wichtigsten Schiffbaunationen mit ihrem Anteil an der Weltschiffbauproduktion?

Die fünf wichtigsten Schiffbaunationen in den Jahren 1993 und 1994 (nach ihrem Anteil an der Weltschiffbauproduktion) waren:

	1993	in 1 000 CGT*)	Anteil
1.	Japan	4 854	39,2 %
2.	Südkorea	1 835	14,8 %
3.	Deutschland	853	6,9 %
4.	Italien	496	4,0 %
5.	VR China	446	3,6 %

	1994	in 1 000 CGT*)	Anteil
1.	Japan	5 177	41,0 %
2.	Südkorea	2 104	16,7 %
3.	Deutschland	961	7,6 %
4.	VR China	481	3,8 %
5.	Italien	440	3,5 %

Für 1995 gilt folgende Reihenfolge:

	1995	in 1 000 CGT*)	Anteil
1.	Japan	5 644	39,4 %
2.	Südkorea	2 887	20,2 %
3.	Deutschland	1 051	7,3 %
4.	VR China	475	3,3 %
5.	Polen	474	3,3 %

Quelle: Lloyd's Register of Shipping; Verband für Schiffbau und Meerestechnik.

*) CGT = Compensated Gross Tonnage (Gewichtete Bruttoraumzahl; Maßeinheit, bei der der beim Bau eines Schiffes – nach Schiffstypen unterschiedliche – Arbeitsaufwand mitberücksichtigt wird).

3. Durch welche ökonomischen Rahmenbedingungen wurden Auftragseingang und Produktion in den letzten drei Jahren wesentlich beeinflußt (konjunkturell, strukturell, handels- und währungspolitisch)?

Die in den letzten drei Jahren insgesamt günstige Entwicklung des zivilen Weltschiffbaumarktes, die 1995 mit 32 Mio. CGT/48 Mio. GT den höchsten Auftragsbestand seit dem Boom der 70er Jahre brachte, war primär durch das anhaltende Wachstum der Weltwirtschaft (im Durchschnitt 3,2 % p.a.) und des Welthandels (im Durchschnitt 7,2 % p.a.) bedingt.

Strukturell wird die Situation maßgeblich geprägt durch die unterschiedlichen Standortbedingungen in den Industrieländern Europas und in Japan mit relativ hohen Arbeitskosten einerseits und den Niedriglohn-Schiffbauländern, also insbesondere Südkorea, VR China, Taiwan und – immer stärker aufkommend – Polen und anderen osteuropäischen Staaten, andererseits. Die südkoreanische Schiffbauindustrie ist erneut voll auf Expansionskurs. Die Werftindustrien der Hochlohnländer sind dazu übergegangen, Produktionen teilweise in Niedriglohnländer zu verlagern, um in einer Mischkalkulation wettbewerbsfähig zu bleiben.

Handelspolitisch wird der Weltschiffbaumarkt vor dem Inkrafttreten des OECD-Schiffbauabkommens noch durch zahlreiche Subventionen und andere wettbewerbsverzerrende staatliche Maßnahmen beeinflußt, wobei allerdings die EG-Schiffbaubeihilfenrichtlinie für die Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der vereinbarte „stand still" der Zeichner des OECD-Schiffbauabkommens über die EU hinaus bereits heute in Richtung eines Abbaus wettbewerbsverfälschender staatlicher Eingriffe wirken. In einigen Schiffbauländern – keineswegs in der Mehrzahl – hat die letztmalige Bereitstellung von Hilfen vor dem ursprünglich für den 1. Januar 1996 vorgesehenen Inkrafttreten des OECD-Schiffbauabkommens einen starken Nachfrageschub ausgelöst, d. h. es kam bisweilen zu mehr als einer Verdopplung des vorhergehenden jährlichen Auftragseingangs.

Prinzipiell kann jeder Reeder ungeachtet der zuvor erwähnten Wettbewerbsverfälschungen heute seinen Neubaubedarf weltweit decken. Das führt zu starken Fluktuationen der Nachfrage und einer Konzentration auf die unter Kostengesichtspunkten aktuell günstigsten Anbieter. Hieraus erklärt sich auch, daß die in den Jahren 1993 bis 1995 eingetretenen Verschiebungen der Währungsparitäten erkennbar die Auftragsakquisition einzelner Schiffbauindustrien – zum Nachteil anderer Anbieter – begünstigt haben.

Hervorzuheben sind

— starke Aufwertung des Yen gegenüber dem Dollar bei gleichzeitig anhaltend niedriger Relation des Won zum Dollar: Dies führte zu Marktanteilsverlusten der japanischen und erheblichen Gewinnen der südkoreanischen Werften. Südkorea, das noch in den 80er Jahren nur etwa ein Drittel des Auftragseingangsvolumens der japanischen Schiffbauindustrie (gerechnet in GT) erreichte, zog 1993 und 1995 fast mit der japanischen Konkurrenz gleich. Seit Frühjahr 1995 ist der Wert des Yen gegenüber dem Dollar wieder gefallen. Dies hat inzwischen zu einer erkennbaren Verbesserung der Auftragslage der japanischen Werften beigetragen;

— starke Wertverluste der italienischen Lira: 1995 stiegen die Auftragseingänge der italienischen Werften auf ein Mehrfaches der Vorjahreswerte, wobei sicher auch die auslaufende Möglichkeit zur Gewährung günstiger Förderkonditionen vor dem bevorstehenden Inkrafttreten des OECD-Schiffbauabkommens eine Rolle spielte.

— Der Wertanstieg der DM im Jahre 1995 dürfte sich für die deutschen Werften vornehmlich in der Hereinnahme von Aufträgen zu unzureichenden Erlösen ausgewirkt haben und weniger in nicht realisierten Auftragschancen.

4. Welche Tendenzen kennzeichnen den internationalen Wettbewerb im Bereich des zivilen Seeschiffbaus?

Wie in anderen Branchen hat sich auch im Schiffbau die Tendenz zur Globalisierung des Marktes deutlich

verstärkt. Mehr denn je orientieren sich die Reeder bei der Deckung ihres Bedarfs weltweit. Die Existenz einer großen Handelsflotte in einem Land ist schon bisher keineswegs gleichbedeutend mit der Verfügbarkeit einer entsprechend großen nationalen Schiffbauindustrie. Sie kann eine wertvolle Starthilfe für den Aufbau bzw. eine wirksame Unterstützung für die Erhaltung einer nationalen Werftindustrie bedeuten; sie dürfte jedoch auch künftig nur einer neben anderen Wettbewerbsfaktoren sein.

Die Werften der Hochlohnländer müssen in Zukunft noch größere Anstrengungen unternehmen, um ihre Position auf dem Weltmarkt im Wettbewerb mit den bestehenden und zu erwartenden neuen Schiffbauindustrien in Niedriglohnländern zu behaupten. Die tendenziell immer besseren Möglichkeiten zum Transfer und zum Erwerb technischen Know-hows für Produkte und Produktionsverfahren werden die Entstehung neuer Werftkapazitäten an vorteilhaften Standorten begünstigen. Durch internationale Vereinbarungen wie das OECD-Schiffbauabkommen können wettbewerbsverzerrende Unterstützungsmaßnahmen und Praktiken weitgehend – wenn auch sicher niemals vollständig – vermieden werden. Eine Vereinbarung über die Unterbindung eines auf privatwirtschaftlicher Basis betriebenen Kapazitätsaufbaus wird es nicht geben. Die etablierten Schiffbauindustrien der Hochlohnländer werden sich bei diesen Rahmenbedingungen – wie sich in der Praxis bereits abzeichnet – folgender Strategien bedienen müssen:

- Maximale Anstrengungen, um in Produkttechnologie und -qualität im Verbund mit einer leistungsfähigen Zulieferindustrie die Spitzenposition zu halten;
- Entwicklung und breite Anwendung modernster Produktionstechniken und Organisationsformen, um den Arbeitskostennachteil gegenüber Konkurrenten anderer Länder zu minimieren;
- Verstärkung der Kooperation mit anderen Unternehmen im globalen Rahmen
  - mit gleichartigen Unternehmen insbesondere zur Erzielung von Synergieeffekten in der Schiffbautechnologie und im betrieblichen Bereich,
  - mit Betrieben in Niedriglohnländern zur Kostensenkung durch Aufgabenauslagerung und Arbeitsteilung.

5. Wie beurteilt die Bundesregierung die bisherige Entwicklung der weltweiten Kapazität zum Bau von zivilen Seeschiffen im Vergleich zur entsprechenden weltweiten Nachfrage?

Die Weltschiffbaukapazitäten haben sich seit 1975 (22,4 Mio. CGT) bis zum Jahr 1990 (15 Mio. CGT) kontinuierlich verringert. Seitdem sind sie wieder auf ca. 17 bis 18 Mio. CGT angestiegen. Dahinter verbirgt sich eine regional unterschiedliche Entwicklung. Die Kapazitäten in Westeuropa (8,5 Mio. CGT) und Japan (9,0 Mio. CGT) im Jahr 1975 haben sich in den folgenden 15 Jahren bis Anfang der 90er Jahre durch Stilllegungen etwa halbiert. Sie nehmen seitdem durch Produktivitätsfortschritte wieder leicht zu. In Südkorea hat sich die Kapazität seit 1975 (ca. 0,4 Mio. CGT) bis heute etwa verachtfacht (ca. 3 bis 3,5 Mio. CGT).

Die Weltschiffbaunachfrage ging im gleichen Zeitraum ebenfalls drastisch zurück und erreichte mit Auftragseingängen von 8,8 Mio. CGT im Jahr 1992 das bisher absolut niedrigste Ergebnis, das nur etwas mehr als der Hälfte des Volumens der verfügbaren Kapazitäten entsprach. In den letzten drei Jahren haben sich die Auftragseingänge wieder spürbar erhöht. Sie lagen im Jahr 1995 mit 18,4 Mio. CGT sogar über den verfügbaren Kapazitäten. Generell ist die Nachfrage im Schiffbau im Vergleich zu anderen Branchen durch hohe Schwankungen, oftmals aufgrund spekulativer Praktiken oder aufgrund von Änderungen der Währungsparitäten, gekennzeichnet.

Die genannten Daten weisen darauf hin, daß der Weltschiffbaumarkt in der Regel durch Ungleichgewichte im Verhältnis von Kapazitäten zur Nachfrage geprägt ist, obwohl sich zu Beginn der 90er Jahre eine gewisse Beruhigung und eine relativ ausgeglichene Situation einstellten. Vor allem die in Südkorea eingeleiteten und schon teilweise durchgeführten Maßnahmen zum Kapazitätsaufbau, die die Weltschiffbaukapazitäten um ca. 10 % bis zum Jahre 2000 erhöhen könnten und von den anderen Schiffbauindustrien heftig kritisiert worden sind, dürften den Abstand zwischen verfügbaren Kapazitäten und Nachfrage wieder vergrößern. Hinzu kommt, daß in den letzten Jahren auch in mehreren Ländern die Konversion entbehrlich gewordener Marineschiffbaukapazitäten, neben Produktivitätszuwächsen in Südkorea, Japan, aber auch in Westeuropa, die Kapazitäten im Seeschiffbau ohnehin haben anwachsen lassen. Trotz der letzthin relativ hohen Nachfrage wirkt dies einer Erhöhung des Schiffbaupreisniveaus entgegen.

Situation des Seeschiffbaus in der Bundesrepublik Deutschland

6. Welche Bedeutung haben die Schiffbau- und die Schiffbauzulieferindustrie für die Volkswirtschaft der Bundesrepublik Deutschland?

Die gesamtwirtschaftliche Bedeutung der Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie ist – statistisch gesehen – verglichen mit anderen Branchen in Deutschland relativ gering. Die volkswirtschaftliche Gesamtrechnung weist für die letzten Jahre einen Anteil der Schiffbauindustrie an der gesamten Bruttowertschöpfung und an der Gesamtzahl der Beschäftigten im früheren Bundesgebiet von je 0,1 % aus (s. Antwort zu Frage 8). Nicht erfaßt in diesen Zahlen sind allerdings technologische und ökonomische Impulse des Schiffbaus für andere Wirtschaftszweige. Unbestritten ist zudem die große regionalpolitische Bedeutung der Schiffbauindustrie für strukturschwache Küstenregionen, insbesondere in Mecklenburg-Vorpommern.

7. Welche ökonomischen und technologischen Impulse gehen von der Schiffbau- und der Schiffbauzulieferindustrie auf weitere Wirtschaftszweige aus, insbesondere im Hochtechnologiebereich?

Die Schiffbauindustrie ist für zahlreiche Unternehmen der verschiedensten Branchen – von der Stahl- über die Elektronikindustrie bis zum Sanitärgewerbe – ein bedeutender Nachfrager. Etwa 80 % der Zulieferbetriebe beliefern mit ihren Produkten auch andere Sektoren. Durch dabei entstehende Synergieeffekte kommen Verbesserungen – sowohl ökonomischer als auch technologischer Art – in einem Bereich auch den anderen belieferten Branchen zugute. So können z. B. neue Entwicklungen bei modernen Informationstechniken und beim elektronischen Datenaustausch von den an der Herstellung von Schiffen beteiligten Unternehmen auf andere Sektoren mit Systemfertigung übertragen werden. Auch Neuheiten im Bereich der Antriebssysteme, wie die laufende Optimierung von Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß, wirken sich unmittelbar auf die Anwendung in anderen Wirtschaftszweigen aus. Im Hochtechnologiebereich findet sich der zunehmende Einsatz integrierter schiffstechnischer Leitsysteme, die auch außerhalb des maritimen Sektors verwandt werden können. So ist z. B. das Prinzip der elektronischen Seekarte auf andere Verkehrssysteme zur Verkehrslenkung übertragbar.

8. Wie hoch waren in den vergangenen drei Jahren die Beiträge der Schiffbau- und der Schiffbauzulieferindustrie zum Bruttoinlandsprodukt und zur Beschäftigung in der Bundesrepublik Deutschland?

Das Statistische Bundesamt weist als Beitrag der Schiffbauindustrie zu Bruttowertschöpfung und Beschäftigung für die Jahre 1991 bis 1993 in den Konten- und Standardtabellen der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen folgende Daten aus:

Schiffbau	1991	1992	1993
Bruttowertschöpfung in jeweiligen Preisen (Mrd. DM)	2,30	2,44	2,63
Bruttowertschöpfung in Preisen von 1991 (Mrd. DM)	2,30	2,29	2,28
Erwerbstätige (Durchschnitt in 1 000)	36	35	33

Der Anteil der Schiffbauindustrie an der Summe aller Wirtschaftsbereiche beträgt bezogen auf Bruttowertschöpfung und Erwerbstätige in Prozent:

Anteil Schiffbau in v. H.	1991	1992	1993
Bruttowertschöpfung	0,1	0,1	0,1
Erwerbstätige	0,1	0,1	0,1

Daten für die Jahre 1994 und 1995 sind bislang nicht verfügbar. Die Angaben des Statistischen Bundesamtes beziehen sich auf das frühere Bundesgebiet, d. h. auf die Bundesrepublik Deutschland nach dem Gebietsstand bis zum 3. Oktober 1990 einschließlich West-Berlin. Daten für die neuen Bundesländer und Berlin-Ost liegen bislang nicht vor.

Gesonderte Zahlen für den Bereich der Schiffbauzulieferindustrie sind in den Angaben der Volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen nicht enthalten, doch kann die volkswirtschaftliche Bedeutung anhand der Input-Output-Rechnung geschätzt werden. Die letzten drei Berichtsjahre waren 1988, 1990 und 1991.

Das Statistische Bundesamt weist als Beitrag der Schiffbauzulieferindustrie zu Bruttowertschöpfung und Beschäftigung in der Input-Output-Rechnung folgende Zahlen aus:

Schiffbauzulieferindustrie*)	1988	1990	1991
Bruttowertschöpfung (in Mrd. DM)	2,8	3,7	4,3
Erwerbstätige (in 1 000)	34	40	53

*) Direkte Lieferbereiche sowie weitere Vorstufen.

Bei intertemporalen Vergleichen ist zu beachten, daß die Ergebnisse für das Berichtsjahr 1991 Angaben für die Bundesrepublik Deutschland nach dem Gebietsstand seit dem 3. Oktober 1990 enthalten, während sich die Daten für 1988 und 1990 nur auf die alten Bundesländer beziehen.

Der Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau geht auf Grundlage eigener Erhebungen davon aus, daß die Schiffbauzulieferindustrie mit einem Umsatz von ca. 15 Mrd. DM einen Beitrag zum Bruttoinlandsprodukt von etwa 0,45 % leistet. Nach Angaben dieses Verbandes sind etwa 70 000 Beschäftigte und damit ca. 0,2 % aller Erwerbstätigen in der Schiffbauzulieferindustrie tätig. Das Bundesministerium für Wirtschaft hat ein Forschungsinstitut mit einer Bestandsaufnahme der Schiffbau- und Offshorezulieferindustrie betraut, u. a. um das unzureichende statistische Zahlenmaterial über diese Branche zu ergänzen.

9. Wie verteilen sich Wertschöpfung und Beschäftigung im zivilen Seeschiffbau sowie in der entsprechenden Zulieferindustrie auf die einzelnen Bundesländer in den vergangenen drei Jahren?

Im Rahmen der amtlichen Statistik werden keine Daten zur Verteilung von Wertschöpfung und Beschäftigung auf die einzelnen Bundesländer im zivilen Seeschiffbau und der entsprechenden Zulieferindustrie ausgewiesen.

Nach Angaben des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik verteilte sich die Gesamtzahl der Beschäftigten in der Schiffbauindustrie in den vergangenen drei Jahren wie folgt auf die einzelnen Bundesländer:

Land	1993	1994	1995
Schleswig-Holstein	7 863	7 433	7 318
Hamburg	6 415	6 018	5 509
Bremen	7 423	7 179	5 269
Niedersachsen	6 575	6 148	6 767
Mecklenburg-Vorpommern	12 487	10 903	9 529
übrige Länder	3 500	3 024	2 446
Gesamt	44 263	40 705	36 838

Nach Schätzungen des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau verteilte sich die Gesamtzahl der Beschäftigten in der Schiffbauzulieferindustrie in den Jahren 1994 und 1995 wie folgt auf die einzelnen Bundesländer:

Land	
Baden-Württemberg	14 400
Hamburg	11 400
Schleswig-Holstein	10 200
Bayern	9 000
Nordrhein-Westfalen	14 800
Mecklenburg-Vorpommern	3 600
Bremen	3 000
Rheinland-Pfalz	1 200
Niedersachsen	1 200
Sachsen-Anhalt	1 200
Gesamt	70 000

Wegen unterschiedlicher Abgrenzungen und Erhebungsmethoden weichen die von den Verbänden angegebenen Beschäftigtenzahlen teilweise von den Daten der amtlichen Statistik ab.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Bedeutung des zivilen Seeschiffbaus in der Bundesrepublik Deutschland in sicherheitspolitischer Hinsicht (Sicherung des Außenhandels)?

Etwa 90 % des gesamten Welthandels und ca. 70 % des deutschen Außenhandels werden auf dem Seeweg abgewickelt. Die Seeschiffahrt ist für die deutsche und europäische Exportwirtschaft der wichtigste Verkehrsträger.

Nach Überzeugung der Bundesregierung tragen wettbewerbsfähige heimische Reedereien und eine leistungsstarke Handelsflotte unter deutscher Flagge dazu bei, effiziente Seeverkehrsdienste von und nach Deutschland zu gewährleisten. Sie sind auch Voraussetzung dafür, die weltweite Seeverkehrspolitik und internationale Standards für den Seeverkehr mitgestalten zu können. Die Bundesregierung hat deshalb zahlreiche Maßnahmen zur Stärkung der deutschen Seeschiffahrt ergriffen.

Als Teil der maritimen Infrastruktur der Küstenregionen leistet auch der deutsche Schiffbau einen Beitrag zur Sicherung der Außenhandelsinteressen Deutschlands. Obwohl neue und gebrauchte Schiffstonnage weltweit gekauft oder gechartert werden kann und insoweit sicherheitspolitische Risiken für den Außenhandel nicht bestehen, ist nicht zu verkennen, daß die internationale Wettbewerbsposition der heimischen Reeder durch die enge Zusammenarbeit mit den deutschen Neubau- und Reparaturwerften gestärkt wurde und wird. Die deutsche Handelsflotte gilt nicht zuletzt aufgrund dieser Zusammenarbeit und ihres großen Bestandes an moderner Tonnage als eine der leistungsfähigsten der Welt. Hier liegt – neben der Bereitstellung von Kapazitäten für den Marineschiffbau – die wichtigste sicherheitspolitische Funktion der deutschen Werftindustrie.

11. Welche Resultate hat die Schiffbauindustrie bei ihren Diversifikationsanstrengungen erzielt?

Belastbare statistische Daten über die Diversifikation in der Schiffbauindustrie existieren nicht. Es sind aber einige generelle Feststellungen möglich.

Nicht alle, aber die Mehrzahl der deutschen Werften haben in der einen oder anderen Weise Diversifizierungsbemühungen unternommen. Hierbei wird unter Diversifizierung nicht der bloße Zukauf von branchenfremden Unternehmen ohne Integration mit dem Schiffbaubereich verstanden. Felder für die Diversifikation waren insbesondere

— Stahlbau,

— Anlagenbau,

— Maschinenbau, insbesondere Motorenbau,

— Umwelttechnik.

Die Resultate der Diversifizierungsbemühungen waren unterschiedlich und in jedem Falle begrenzt. Nur insgesamt ca. 10 % der Beschäftigten der deutschen Werften sind in schiffbaufremden Bereichen eingesetzt. Kaum einem Unternehmen ist es gelungen, andere Betätigungsfelder neben dem Schiffbau zu gleichwertigen neuen Schwerpunkten auszubauen. Entlastende und kompensierende Effekte zum Schiffbau wurden nur in begrenztem Maße erreicht.

Ein internationaler Vergleich zeigt, daß auch in anderen Ländern Werften Diversifizierung in großem Maßstab nur im verwandten Bereich der Meerestechnik realisiert haben. Hierbei haben Sonderfaktoren, wie erfolgreiche Exploration von Erdöl- und Erdgasfunden, die ausschlaggebende Rolle gespielt.

Die deutschen Werften haben es überwiegend als erfolgverspechender angesehen, die knappen Mittel für Investitionen in den ihnen vertrauten schiffbautechnischen Bereichen einzusetzen, wo ohnehin ein außerordentlich hoher Bedarf bestand. Nur punktuell existieren Diversifizierungsbereiche, bei denen die Schiffbauunternehmen aufgrund von spezifischem Know-how, Erfahrungen oder Kundenbeziehungen besondere Startvorteile am Markt aufweisen.

Wettbewerbsposition der Bundesrepublik Deutschland

12. Welche Standortstärken und -schwächen weist der Schiffbaustandort Bundesrepublik Deutschland auf?

Die Qualität des Schiffbaustandortes Deutschland wird im wesentlichen durch die gleichen Faktoren bestimmt, die auch für andere industrielle Sektoren von Bedeutung sind. Unbestrittene Stärken des Standortes Deutschland sind

— die ungebrochene industrielle Fertigungstradition und -kompetenz,
— eingespielte Netzwerke von Zulieferern, Herstellern und Abnehmern,
— gut ausgebildete und qualifizierte Arbeitskräfte,
— eine in weiten Bereichen verantwortungsbewußte Sozialpartnerschaft,
— leistungsfähige Infrastrukturen und Kapitalmärkte,
— funktionsfähige öffentliche Dienstleistungen und politische Stabilität.

Ein entscheidender Standortvorteil für den deutschen Schiffbau ist die enge Zusammenarbeit zwischen den Werften und einer Vielzahl heimischer Zulieferer, die in zahlreichen Marktsegmenten international führend sind. Positiv wirkt sich auch die starke Stellung der deutschen Reeder – traditioneller Kunden der heimischen Werften – auf den Weltmärkten aus.

Die gravierendste Schwäche des Schiffbaustandortes Deutschland ist die starke Kostenbelastung der Unternehmen durch

— hohe Tariflöhne und Lohnzusatzkosten,
— die hohe betriebliche Gesamtsteuer- und -abgabenbelastung,
— ungenügende Gestaltungsspielräume hinsichtlich Arbeitszeit, Arbeitsentgelt und Arbeitsorganisation sowie
— die hohe Regelungsdichte und noch immer bestehende bürokratische Hemmnisse.

Da Schiffe überwiegend in US-$ fakturiert werden, die Kosten bei deutschen Werften jedoch zum größten Teil in DM anfallen, hat sich die Aufwertung der DM in den letzten Jahren als weiterer beachtlicher Standortnachteil erwiesen.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die internationale Wettbewerbsposition der Schiffbauindustrie in der Bundesrepublik Deutschland im Hinblick auf den Bau ziviler Seeschiffe?

Die deutsche Werftindustrie hat die Schiffbaukrise der 80er Jahre zwar besser gemeistert als ihre Konkurrenten in den meisten westlichen Schiffbauländern, ihre Wettbewerbsposition gegenüber japanischen und südkoreanischen Werften jedoch nicht verbessern können. Deutschland konnte aber, trotz des stetig schärfer werdenden internationalen Wettbewerbs und massiver Kapazitätsausweitungen, insbesondere in Südkorea, seine Stellung als drittgrößte Schiffbaunation behaupten. Neben staatlichen Förderprogrammen – als Reaktion auf ähnliche Maßnahmen in anderen Ländern – hat hierzu in erster Linie die frühzeitige Spezialisierung der deutschen Werften auf technologisch und qualitativ hochwertige Schiffe beigetragen.

— Wo liegen die Wettbewerbsstärken, wo die Wettbewerbsschwächen?

Als wesentliche Wettbewerbsstärken des deutschen Schiffbaus sind zu nennen

— das große Innovationspotential und die Fähigkeit zur Systemintegration,
— das hohe Qualitätsniveau,
— die Zuverlässigkeit und Termintreue sowie
— die Bereitschaft und Fähigkeit, auf spezifische Kundenwünsche einzugehen und maßgeschneiderte Lösungen anzubieten.

Diese Wettbewerbsstärken, die eine Konzentration auf wertschöpfungsintensive Marktsegmente ermöglichen, beruhen insbesondere auf der guten Qualifikation der Arbeitskräfte, dem kompetenten Management sowie auf der engen Kooperation zwischen den Werften und leistungsfähigen deutschen Zulieferern.

Wettbewerbsschwächen des deutschen Schiffbaus ergeben sich aus der ungünstigen Kostenstruktur, die zu einem Teil durch generelle Standortfaktoren bedingt ist. Teilweise resultiert die hohe Kostenbelastung aber auch aus zu zögerlich durchgeführten Umstrukturierungsmaßnahmen und ungenügenden Produktivitätssteigerungen. Verschiedene Studien kommen zu dem Ergebnis, daß insbesondere japanische, aber auch einige europäische Schiffbauunternehmen eine höhere Produktivität als der Durchschnitt der deutschen Werften aufweisen. Wegen dieser Kostennachteile kann die deutsche Schiffbauindustrie in den Märkten für weniger anspruchsvolle Standardschiffe nur noch in Einzelfällen konkurrenzfähige Angebote unterbreiten.

— In welchen Marktsegmenten ist die Schiffbauindustrie im internationalen Wettbewerb erfolgreich (Schiffbautypen, maritime Technologie)?

Die deutsche Schiffbauindustrie behauptet sich mit einer breiten Palette von Spezialschiffen im internationalen Wettbewerb. Bedeutendstes Marktsegment sind z. Z. Containerschiffe, die im Jahr 1995 ca. 48 % der Produktion (gerechnet in CGT) ausmachten. Im Bereich der Containerschiffe hat der deutsche Schiffbau durch innovative, auf die Bedürfnisse der Reeder zugeschnittene Einzelentwicklungen („Schiff der Zukunft") weltweit Maßstäbe gesetzt. Japanische und koreanische Werften haben allerdings in den letzten Jahren ihren technologischen Standard erheblich verbessert, zumal sich der Transfer von Know-how weltweit zunehmend beschleunigt.

Zur Spitzengruppe zählen deutsche Werften auch im Bau von hochwertigen Fähr- und Passagierschiffen, die

ein großes Maß an Systemkompetenz erfordern (1995 ca. 25 % der Produktion). Das Angebot reicht hier von großen Kreuzfahrtschiffen bis hin zu Luxusyachten, von Eisenbahnfähren über Schnell- und Schwerlastfähren bis zu Ro-Ro-Schiffen. Die Produktpalette umfaßt daneben Trockenfrachter, Produkten- und Chemikalientanker, Massengut- und Fischereifahrzeuge sowie sonstige Einheiten wie z. B. Eisbrecher, Rettungsfahrzeuge und Schwimmbagger. Auch im Umbau- und Reparaturgeschäft – insbesondere in technologieintensiven Segmenten – behauptet sich die deutsche Schiffbauindustrie im Markt.

Im Bereich der maritimen Technologie sind deutsche Unternehmen vor allem als Zulieferer erfolgreich. Bei der Entwicklung und dem Bau von Komponenten für Bohranlagen zur Öl- und Gasgewinnung im Offshore-Bereich wurde z. B. der Anschluß an die Weltspitze geschafft. Mit mechanischen Abschöpf- und Separationssystemen sind deutsche Firmen auch in der marinen Ölunfallbekämpfung führend.

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die internationale Wettbewerbsposition der Schiffbauzulieferindustrie in der Bundesrepublik Deutschland?

Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauzulieferindustrie wird von der Bundesregierung gegenwärtig positiv beurteilt. So beträgt nach Angaben des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau der Exportanteil bei der deutschen Schiffbauzulieferindustrie z. Z. etwa 60 %. Damit erreicht sie einen Weltmarktanteil von ca. 20 bis 25 % und nimmt hinter Japan den zweiten Platz auf der Weltrangliste ein. Ein Teil dieser Geschäfte wird jedoch nicht über Direktlieferungen, sondern über Lizenzvergaben getätigt.

Grund für die starke Präsenz auf ausländischen Märkten ist das hohe technologische und qualitative Niveau deutscher Ausrüstungsteile, vor allem in so wichtigen Bereichen wie Elektronik und Elektrikzulieferungen sowie Schiffsantriebe und andere Maschinenbauerzeugnisse. Daher konnte trotz der für deutsche Unternehmen auch 1995 ungünstigen Wechselkursrelation der internationale Marktanteil gehalten werden.

Für die Zukunft ist jedoch eine steigende Wettbewerbsintensität zu erwarten. Expandierende Schiffbaunationen wie Südkorea und die VR China unternehmen große Anstrengungen, um auch im Bereich der Zulieferindustrie ihre Marktanteile zu vergrößern. Die in diesen Ländern bislang nur in beschränktem Maße vorhandene Zulieferindustrie wird ausgebaut und diversifiziert. Darüber hinaus kann damit gerechnet werden, daß sich mittelfristig durch neue Konkurrenten in Osteuropa der Wettbewerb weiter verschärfen wird.

Die deutsche Zulieferindustrie wird daher weitere Anstrengungen zur Verbesserung von Wirtschaftlichkeit und Produktivität unternehmen müssen. Dazu gehört die Intensivierung der Zusammenarbeit der Unternehmen der Zulieferindustrie untereinander, aber auch mit den Werften, um den Reedern komplette, aufeinander abgestimmte Schiffsausrüstungen anbieten zu können. Die zunehmende Lieferung ganzer Systeme statt einzelner Komponenten sowie der steigende Trend zum Engineering-Unternehmen sind Ausdruck dieser Entwicklung.

15. Ist die deutsche Schiffbauzulieferindustrie auf den internationalen Märkten von Wettbewerbsbeschränkungen betroffen?

Der von der Schiffbauzulieferindustrie bediente Markt ist weitestgehend als global anzusehen. Direkte Wettbewerbsbeschränkungen sind nicht bekannt. Soweit Beschränkungen des Marktzugangs bestehen, ergeben sie sich in der Regel aus nichttarifären Handelshemmnissen.

Vor allem in Japan stehen die deutschen Zulieferer wegen der engen Verflechtung zwischen japanischen Werften und japanischen Zulieferindustrien einem quasi geschlossenen Markt gegenüber. Auch in anderen Schiffbauländern erhöht sich mit zunehmendem Ausbau der eigenen Schiffzulieferindustrie der Druck, deren Produkte stärker in den heimischen Werften zu verwenden. So strebt nach Angaben des Verbandes für Schiffbau und Meerestechnik Südkorea einen 95 %igen Anteil von Zulieferteilen aus eigener Produktion für im Lande gebaute Schiffe an.

16. Welche Maßnahmen haben nach Erkenntnissen der Bundesregierung die Schiffbauindustrie und die Schiffbauzulieferindustrie in der Bundesrepublik Deutschland in den letzten Jahren ergriffen, um ihre internationale Wettbewerbsposition im Hinblick auf den Bau ziviler Seeschiffe in technologischer wie betriebswirtschaftlicher Hinsicht zu verbessern?

Zahlreiche Unternehmen der deutschen Schiffbau- und Schiffbauzulieferindustrie haben in den letzten Jahren Programme zur Kostenreduzierung und zur durchgreifenden Verbesserung der Produktivität eingeleitet. Im wesentlichen greifen sie auf die gleichen Maßnahmen zurück, die unter dem Stichwort „lean production" auch in anderen Industriesektoren Eingang gefunden haben. Die technologischen und betriebswirtschaftlichen Komponenten der „neuen" Produktions- und Organisationsformen sind häufig interdependent.

In betriebswirtschaftlicher Hinsicht stehen folgende Maßnahmen in Vordergrund:

— Konzentration auf Kernkompetenzen, Kooperation mit anderen Unternehmen (auch im Ausland),
— Reduzierung der Fertigungstiefe, globaler Einkauf, Simultanuous Engineering mit Zulieferern, Just-in-time-Zulieferung,
— Verringerung der Typenvielfalt, Spezialisierung auf bestimmte Vormaterialien, Anwendung von CAD

bis zum Wegfall der Arbeitsvorbereitung, Automatisierung der Steuersysteme im Produktionsablauf,

— Verlagerung von Verantwortung „nach unten", flexible Arbeitszeitmodelle, Gruppenarbeit, produktionssynchrone Qualitätskontrolle.

Technologische Veränderungen werden vor allem in folgenden Bereichen durchgeführt:

— Verringerung der Transportwege im Betrieb (z. B. Kompaktwerft);

— Erhöhung des Materialdurchlaufs durch Genaufertigung;

— Einführung neuartiger Trenn- und Fügeverfahren zur Verringerung der Nacharbeiten.

Neben den vorgenannten Maßnahmen, die vor allem den Produktionsprozeß betreffen, streben die Unternehmen eine Stärkung ihrer internationalen Wettbewerbsposition auch durch kontinuierliche Verbesserung der Produkte an. Die Zulieferindustrie konzentriert sich dabei verstärkt auf die Lieferung kompletter Systeme und Komponenten statt einzelner Teile. Schwerpunkte sind Anstrengungen zur Erhöhung der Schiffssicherheit und zur Verbesserung des Komforts sowie die Entwicklung sparsamer und umweltschonender Schiffsantriebe.

17. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem in der deutschen Schiffbauindustrie zu beobachtenden Konzentrationsprozeß im Hinblick auf die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Schiffbaustandortes Bundesrepublik Deutschland, in mittelstandspolitischer Hinsicht und in wettbewerbspolitischer Hinsicht?

Der Konzentrationsgrad in einem Industriezweig wird üblicherweise daran gemessen, welche Anteile am Umsatz oder an der Zahl der Beschäftigten auf jeweils eine bestimmte Zahl der größten Unternehmen in der betreffenden Branche entfallen. Nach Angaben der Monopolkommission (Anlagenband zum XI. Hauptgutachten 1994/1995) betrug im Jahr 1993 der Anteil der jeweils sechs umsatzgrößten Unternehmen im Schiffbau am Gesamtumsatz der Branche 48,1 % sowie 37,9 % an der gesamten Beschäftigtenzahl. Der Anteil der zehn größten Unternehmen am Gesamtumsatz betrug 68,7 % sowie 59,1 % an der Gesamtzahl der Beschäftigten. Im Jahr 1991 betrug der Anteil der sechs umsatzgrößten Unternehmen am Gesamtumsatz der Branche 51,9 % sowie 34,8 % an der Gesamtbeschäftigtenzahl. Die zehn umsatzgrößten Unternehmen hatten einen Anteil von 65,4 % am Gesamtumsatz sowie 49,6 % an der Gesamtbeschäftigtenzahl.

Durch den Zusammenbruch des größten deutschen Werftenkonzerns dürfte sich der Konzentrationsgrad deutlich vermindern. Insgesamt ist die Schiffbauindustrie in Deutschland in weiten Teilen mittelständisch geprägt und durch hohen brancheninternen Wettbewerb gekennzeichnet. Angesichts einer starken internationalen Konkurrenz und offener Märkte ist im übrigen davon auszugehen, daß auch eine größere Unternehmenskonzentration im deutschen Schiffbau keine Gefahren für den Wettbewerb auf nationalen und internationalen Absatzmärkten mit sich bringen würde.

Grundsätzlich gilt, daß eine flexible und leistungsfähige Wirtschaftsstruktur aus kleinen, mittleren und großen Unternehmen mit dazu beiträgt, Wettbewerbskraft, Beschäftigung und Wachstum in einer Volkswirtschaft zu sichern. Mittelständische Unternehmen tragen aufgrund ihrer Flexibilität in hohem Maße zu Innovation, struktureller Anpassung und intensivem Wettbewerb bei. Dies trifft auch für die Schiffbauindustrie zu. Gleichwohl ist nicht zu verkennen, daß gerade die kleinen und mittleren Werften in Deutschland aufgrund einer häufig schwachen Eigenkapitalbasis Probleme haben, die notwendigen Weichenstellungen für die Zukunft vorzunehmen. Nach Auffassung der Bundesregierung könnte eine engere Kooperation dieser Unternehmen, insbesondere bei Forschung und Entwicklung, zu einer Stärkung ihrer internationalen Wettbewerbsfähigkeit beitragen.

18. In welcher Form ist der Bau von zivilen Seeschiffen in den Jahren von 1991 bis 1995 in der Bundesrepublik Deutschland öffentlich gefördert worden?

In den Jahren 1991 bis 1995 wurden der Bau und Umbau von technisch hochwertigen Seeschiffen auf deutschen Werften durch zwei Maßnahmetypen gefördert:

Im Rahmen des Wettbewerbshilfeprogramms werden den Unternehmen der deutschen Schiffbauindustrie Produktionskostenzuschüsse gewährt, um Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten deutscher Werften durch höhere Beihilfen anderer Staaten entgegenzuwirken und bruchartige wirtschaftliche und soziale Entwicklungen im deutschen Seeschiffbau zu vermeiden.

Der Fördersatz betrug im Jahr 1991 unabhängig von der Größe für Neu- und Umbauten bis zu 9,5 % des Vertragspreises. Seit dem Jahr 1992 wurden für Umbauten und Schiffe mit einem Vertragswert von unter 10 Mio. ECU bis zu 4,71 % des Vertragspreises als Zuschuß gewährt. Für Neubauten mit einem Vertragswert ab 10 Mio. ECU betrug der Fördersatz in den Jahren 1992 und 1993 bis zu 7,5 %, ab dem Jahr 1994 7,0 % des Vertragspreises.

Die zur Verfügung gestellten Programmittel wurden von Bund und Ländern anteilig geleistet.

Die Bundesausgaben für diese Produktionskostenzuschüsse betrugen in den Jahren 1991 bis 1995 insgesamt 1 222,2 Mio. DM.

Aus dem Werfthilfeprogramm werden Zinszuschüsse für Aufträge an deutsche Werften gewährt, um diesen eine Anpassung an die verzerrten Wettbewerbsbedingungen des internationalen Schiffbaumarktes zu ermöglichen und die von ihnen durchzuführenden Maßnahmen zur Strukturverbesserung zu erleichtern.

Programm	Laufzeit (Zeitpunkt des Vertragsabschlusses)	Programmvolumen	Länderanteil
Wettbewerbshilfe (West) 1. Fortsetzung	1991 bis 1992	538,0 Mio. DM	33,3 %
Wettbewerbshilfe (Ost)[1])	bis 1993	779,6 Mio. DM	33,3 %
Wettbewerbshilfe (West) 2. Fortsetzung	1993 bis 1994	166,0 Mio. DM	50 %
Wettbewerbshilfe (West) 3. Fortsetzung	1994 bis 1996	291,0 Mio. DM	bei Zahlungen im Jahr 1994: 50 % 1995: 60 % 1996: 66,7 %
Wettbewerbshilfe (Ost und West) 4. Fortsetzung	1995 bis 1996[2])	580,0 Mio. DM	66,7 %
Aufstockung der 4. Fortsetzung	1996[2])	270,0 Mio. DM[3])	66,7 %

1) Zum Teil als pauschale Beihilfen über die Treuhandanstalt ausgezahlt.

2) Bis Inkrafttreten des OECD-Abkommens, längstens bis 30. September 1996.

3) Bundesanteil durch 20 Mio. DM Barmittelumschichtung aus Werfthilfe und 70 Mio. DM (Barwert) Werfthilfemitteln, die wie Wettbewerbshilfen eingesetzt werden. Das anteilige Programmvolumen eines der Länder wird nicht ausgeschöpft.

Durch die Förderung werden die Zinssätze der zur Finanzierung des Vertragspreises vereinbarten Kredite um maximal 2 Prozentpunkte, höchstens jedoch auf 8 %, verbilligt. In besonders begründeten Ausnahmefällen – z. B. bei Fremdwährungsfinanzierungen und Entwicklungshilfegeschäften – können höhere Zuschüsse als 2 Prozentpunkte gewährt werden. Die Kredite dürfen keine günstigeren Bedingungen vorsehen als die in der jeweils geltenden OECD-Übereinkunft für Exportkredite für Schiffe bzw. der jeweils geltenden EG-Richtlinie über Schiffbaubeihilfen festgelegten (8,5 Jahre Laufzeit, 20 % Anzahlung, Mindestzinssatz 8 % p.a.). In Ausnahmefällen, insbesondere aus entwicklungspolitischen Gründen, können die Hilfen auch für Kredite mit günstigeren Bedingungen gewährt werden. Bedingung für Entwicklungshilfegeschäfte ist nach den Regelungen der OECD ein Schenkungselement von mindestens 25 %, das sich aus dem günstigeren Zinssatz und der längeren Laufzeit errechnet.

Die Zinszuschüsse werden aus Bundesmitteln finanziert. Die Hilfen werden innerhalb des VIII. Werfthilfeprogramms tranchenweise zur Verfügung gestellt.

Programm	Laufzeit (für die Ablieferungsjahre)	Programmvolumen[4])
7. Tranche	1990 bis 1992	950,0 Mio. DM
8. Tranche (West)	1993 bis 1998	641,5 Mio. DM
8. Tranche (Ost)	1991 bis 1998	471,0 Mio. DM
9. Tranche (West)	1996 bis 1998	350,0 Mio. DM

4) Aus den aktuellen Programmen werden 70 Mio. DM (Barwert) wie Wettbewerbshilfemittel eingesetzt.

Die Bundesausgaben für Zinszuschüsse im Rahmen der Werfthilfe betrugen in den Jahren 1991 bis 1995 insgesamt 1 404,7 Mio. DM. Dieser Betrag umfaßt auch in erheblichem Umfang Zahlungen aufgrund von Förderzusagen aus vorausgegangenen Jahren.

Zur direkten Förderung der deutschen Schiffbauindustrie wurden im Rahmen der Wettbewerbshilfe- und Werfthilfeprogramme in den Jahren 1991 bis 1995 aus Bundesmitteln insgesamt Zahlungen in Höhe von 2 626,9 Mio. DM geleistet.

19. In welcher Form ist die Schiffbauzulieferindustrie in der Bundesrepublik Deutschland im Hinblick auf den Bau ziviler Seeschiffe in den Jahren von 1991 bis 1995 öffentlich gefördert worden?

Spezifische Förderinstrumente für die Schiffbauzulieferindustrie werden in der Bundesrepublik Deutschland nicht eingesetzt. Die Schiffbauzulieferindustrie partizipiert aber indirekt an den für den Bau von zivilen Seeschiffen gewährten Fördermitteln (s. Antwort zu Frage 18).

Berücksichtigt man, daß – abhängig vom Schiffstyp – bis zu 70 % des Wertes eines Schiffes aus den unterschiedlichsten Komponenten der Zulieferindustrie stammen und deutsche Werften über 80 % ihrer Zulieferteile aus dem Inland beziehen, so ergibt sich daraus die Bedeutung der den deutschen Werften gewährten Wettbewerbs- und Werfthilfen für die deutschen Zulieferunternehmen.

20. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über den Stand und das Resultat der Umstrukturierungsbemühungen in der ostdeutschen Seeschiffbauindustrie und der entsprechenden Zulieferindustrie, und welche Folgerungen zieht sie daraus?

In den neuen Bundesländern begann mit der Wiedervereinigung eine tiefgreifende Umstrukturierung der Seeschiffbauindustrie. In den Jahren 1992 bis 1994 erfolgte die Privatisierung aller großen Seeschiffbau-

standorte durch die Treuhandanstalt. Nach dem Zusammenbruch der Bremer Vulkan Verbund AG wurde beschlossen, daß die an diesen Konzern privatisierten Werften MTW und Volkswerft von der Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS) und dem Land Mecklenburg-Vorpommern übernommen werden. Mit der Vorbereitung einer erneuten Privatisierung wurde unverzüglich begonnen.

Im Zuge der Privatisierung konnten von sieben Seeschiffbaustandorten der früheren DDR fünf erhalten werden, an zwei Standorten erfolgte eine Diversifizierung in andere Bereiche. Die Erwerber der fünf Werftstandorte verpflichteten sich zu Investitionen in Höhe von 2,1 Mrd. DM. Bis Jahresende 1995 war bei zwei Unternehmen die vorgesehene tiefgreifende Umstrukturierung und Modernisierung der Anlagen erfolgt. Dort sind Kompaktwerften entstanden, die zu den modernsten Anlagen Europas zählen. Bei einem weiteren Unternehmen war die in geringerem Umfang durchgeführte Modernisierung bereits Ende 1994 abgeschlossen. Die Werften in Wismar und Stralsund befanden sich Anfang 1996 noch mitten in der Umstrukturierung zu modernen Kompaktwerften. Durch das Engagement von BvS und Land konnten die Investitionen fortgeführt werden.

Aufgrund der geringen Produktivität der früheren DDR-Werften war eine Umstrukturierung der Schiffbauindustrie nur in Verbindung mit einem starken Arbeitsplatzabbau möglich. Die Beschäftigtenzahl im Seeschiffbau betrug 1989 etwa 30 000. Die Zahl ging bis Ende 1994 auf 8 742 zurück (davon 887 Auszubildende), bis 30. Juni 1996 auf 7 014 (davon 502 Auszubildende). Ein weiterer Arbeitsplatzabbau auch nach Abschluß der Umstrukturierungen zeichnet sich ab. Ursache ist jetzt – wie bei den Werften im Westen – die Notwendigkeit, die Produktivität weiter zu erhöhen. Dabei ist eine Ausweitung der Produktion nur eingeschränkt möglich. Die Kapazität der ostdeutschen Seeschiffwerften ist durch EG-rechtliche Auflagen auf 327 000 CGT begrenzt. Die Beschränkung gilt ab dem 31. Dezember 1995 für zehn Jahre. Sie kann von der EU-Kommission frühestens nach fünf Jahren aufgehoben werden. Dies war 1992 die Bedingung dafür, den Ostwerften im Rahmen der Privatisierung weit über das allgemein zulässige Maß Beihilfen gewähren zu können. Für die Europäische Kommission und die anderen Mitgliedstaaten hat die Beschränkung außerordentlich große Bedeutung.

Aus Sicht der Bundesregierung ist hervorzuheben, daß seit der Wiedervereinigung eine erhebliche Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit der ostdeutschen Werften erreicht wurde. Die Unternehmen, bei denen die Umstrukturierung bereits vollendet ist, verfügen mit ihren modernen Anlagen über eine wichtige Voraussetzung, um im internationalen Wettbewerb mithalten zu können. Bei den früheren Bremer Vulkan Unternehmen in Mecklenburg-Vorpommern sind durch den Zusammenbruch des Konzerns und den Verlust umfangreicher finanzieller Mittel, die an Westunternehmen gelangt sind, große zusätzliche Schwierigkeiten aufgetreten. Aufgrund dieser besonderen Umstände hat sich der Bund erneut gemeinsam mit dem Land engagiert. Die vorgesehenen Investitionen sollen bis Ende 1998 im wesentlichen abgeschlossen sein. Notwendig sind allerdings auch weitere große Anstrengungen zur Kostensenkung und Umstellung des Produktmix auf technisch höherwertige Schiffe, wie sie in den neuen Umstrukturierungskonzepten vorgesehen sind. Von der Umsetzung dieser Umstrukturierungskonzepte, die mit erheblichen Risiken verbunden ist und der Genehmigung durch die EU-Kommission bedarf, wird es abhängen, ob die früheren Bremer Vulkan Unternehmen international wettbewerbsfähig werden und positive Jahresüberschüsse erwirtschaften.

Nach Schätzungen des Verbandes Deutscher Maschinen- und Anlagenbau über die Zahl der Beschäftigten in der Schiffbauzulieferindustrie findet sich der Großteil der Beschäftigen in den neuen Bundesländern in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt. Nach Angaben des Landes gibt es in Mecklenburg-Vorpommern 57 überwiegend mittelständisch geprägte Unternehmen, die im Umfeld der Werften mit überwiegend schiffbauspezifischen Zulieferungen und Dienstleistungen tätig sind. 1994 betrug der Gesamtumsatz dieser Unternehmen rd. 400 Mio. DM. Mecklenburg-Vorpommern rechnet im Zusammenhang mit der Verringerung der Fertigungstiefe im Schiffbau bis 1998 mit rd. 1 000 zusätzlichen Arbeitsplätzen bei maritim orientierten mittelständischen Unternehmen im Umfeld der Werften.

Der Erhalt der Schiffbaustandorte in Mecklenburg-Vorpommern bildete auch eine wichtige Grundlage für die weitere Entwicklung der Schiffbauzulieferindustrie in den neuen Bundesländern. Eine Umfrage bei den Werften ergab, daß diese 1995 im Durchschnitt fast die Hälfte ihrer Zulieferungen aus den neuen Bundesländern bezogen haben und daß der Anteil der Lieferungen aus den neuen Ländern im Vergleich zu 1994 zugenommen hat.

21. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die künftige Marktentwicklung für seegängige Handelsschiffe, und welche Folgerungen zieht sie daraus?

In den vergangenen zehn Jahren lag der Anstieg des Welthandels insgesamt deutlich über dem Wachstum der Weltwirtschaft. Nach Schätzungen der WTO wuchs der Welthandel 1995 um rd. 8 % (1994: rd. 9 %). Die Warenproduktion stieg der gleichen Quelle zufolge in beiden Jahren lediglich um jeweils rd. 3 %. Da Welthandel und Weltseeschiffahrt eng miteinander verbunden sind, ist die Seeschiffahrt an diesem Wachstum nachhaltig beteiligt. Insgesamt erhöhte sich der seewärtige Welthandel im Zeitraum von 1985 bis 1995 von rd. 3,3 Mrd. Tonnen auf rd. 4,7 Mrd. Tonnen (Fearnleys Review, 1995).

In der weltweiten Linienschiffahrt hat das stete Wachstum des Welthandels innerhalb der letzten zehn Jahre zu einer ähnlich deutlichen Zunahme des Ladungsvolumens geführt. Dieser Trend wurde noch verstärkt durch die zunehmende weltweite Arbeitsteilung

mit entsprechenden Transportströmen von Halb- und Fertigwaren sowie durch die weiter zunehmende Containerisierung der Stückgutverkehre. Die Zunahme des Ladungsvolumens belief sich in diesem Zeitraum auf durchschnittlich 6,5 % p.a.

Auch für die absehbare Zukunft ist nach vorliegenden Marktstudien unter weitgehend unveränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen davon auszugehen, daß das Transportvolumen in der Linienschiffahrt – dabei insbesondere in der Containerschiffahrt – weiter wachsen wird. So wird in der Studie „World Container Port Demand to 2010" (Ocean Shipping Consultants, London) vom März 1996 mit einer Zunahme des weltweiten Containerumschlagvolumens um 57 % bis zum Jahre 2000 bzw. 176 % bis 226 % bis 2010 gerechnet. Insgesamt ist deshalb auch mittel- und langfristig mit einem weiter steigenden Bedarf an moderner Containerschiffstonnage zu rechnen. Allerdings steht diesem Bedarf ein wachsendes Angebot an immer leistungsfähigerer Containerschiffstonnage gegenüber. Es ist nicht auszuschließen, daß dieses zeitweise die Nachfrage übersteigen wird.

In anderen Bereichen wie der Rohöl- und trockenen Massengutfahrt werden die Entwicklungen von Angebot und Nachfrage wie in der Vergangenheit kurzfristig zu deutlichen Auf- und Abwärtsbewegungen der Frachtenmärkte führen. Im längerfristigen Trend ist das Volumen der Tonnage jedoch stets entsprechend der Zunahme der Transportmengen gewachsen. Auch in Zukunft werden vor allem die Entwicklung der Produktion und des Verbrauchs von Primärenergie, Ernteergebnisse sowie konjunkturelle Zyklen die Nachfrage nach Seetransportdienstleistungen beeinflussen, so daß sich zuverlässige Voraussagen nur schwer treffen lassen. Allgemein wird auch in diesen Bereichen wie in der Spezialfahrt (Gas- und Chemikalientanker, Kühlschiffe etc.) – allein schon im Hinblick auf die zunehmende Globalisierung des Warenaustausches – mit weiter zunehmendem Transportvolumen gerechnet. Hinzu kommt der Erneuerungsbedarf der überalterten Tankschiffs- und Massengutschiffstonnage der Welthandelsflotte. Das Durchschnittsalter der Welttankerflotte beträgt 17 Jahre, das der Massengutschiffe 14 Jahre. Die vor 1982 gebauten Tanker sind laut IMO-Beschluß vom 6. März 1992 nach 25 Jahren, die zwischen 1982 und 1993 gebauten Tanker nach 30 Jahren auszumustern bzw. grundlegend umzurüsten (Doppelhülle).

Nach Auffassung der Bundesregierung kann die vorhersehbare mittelfristige Nachfragesteigerung nach seegängigen Handelsschiffen auch deutschen Werften zugute kommen, sofern diese ihre preisliche Wettbewerbsfähigkeit bewahren bzw. verbessern. Die Bundesregierung wird durch weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen hierzu einen Beitrag leisten (s. Antwort zu Frage 27).

22. Welches werden die Hauptkonkurrenzländer der Bundesrepublik Deutschland in den einzelnen Marktsegmenten des zivilen Seeschiffbaus sein?

Außer mit den traditionellen Wettbewerbern aus Japan, Südkorea und Westeuropa wird der deutsche Schiffbau in Zukunft verstärkt auch mit neuen Anbietern aus Osteuropa, Ostasien (insbesondere VR China) und ggf. aus den USA (Konversion von Marinewerften) um Neubau- und Reparaturaufträge konkurrieren müssen. Für die einzelnen Marktsegmente werden vom Verband für Schiffbau und Meerestechnik folgende Hauptkonkurrenten erwartet:

Tanker	VLCC	Japan, Südkorea, Dänemark, Spanien
	Suezmax	Japan, Südkorea, Italien, Großbritannien, VR China
Containerschiffe	1900 TEU	Japan, Südkorea, Polen
	3800/4800 TEU	Japan, Südkorea Dänemark
Trockenfrachter	Capesize Bulk	Japan, Südkorea, Taiwan, Polen, Rumänien, Großbritannien, VR China
	Panamax Bulk	Japan, Südkorea, Italien, Rumänien, Spanien, Taiwan
Produkten- und Chemiekalientanker		Japan, Südkorea, Spanien, Italien, Rumänien, Ukraine, Norwegen, VR China, Kroatien, Rußland, Dänemark
Gastanker		Japan, Südkorea, Dänemark, Italien, Spanien, Finnland, Frankreich, Niederlande, Norwegen
Kühlschiffe		Japan, Polen, Dänemark, Spanien, Rußland
Fischereischiffe		Niederlande, Italien, Portugal, Norwegen, Spanien
Fähren		Japan, Dänemark, Finnland, Frankreich, Italien, Spanien, Niederlande, Norwegen
Kreuzfahrtschiffe		Finnland, Frankreich, Italien, Spanien, Japan

23. Mit welchen Wettbewerbsverzerrungen im internationalen zivilen Seeschiffbau ist auch weiterhin zu rechnen?

Ebenso wie für die Schiffbauzulieferindustrie gibt es für den zivilen Seeschiffbau selbst keine gravierenden direkten Wettbewerbsbeschränkungen. Eine Ausnahme ist der sog. Jones Act in den USA, demgemäß im inneramerikanischen Kabotageverkehr eingesetzte Schiffe auf US-Werften gebaut sein müssen. Eine vollständige Abschaffung dieser Regelung konnte in den Verhandlungen zum OECD-Schiffbauabkommen nicht erreicht werden.

Auch nach Inkrafttreten des OECD-Schiffbauabkommens wird die internationale Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Werften nicht ausschließlich durch ihre jeweilige betriebswirtschaftliche und technologische Leistungsfähigkeit bestimmt sein. Standortbedingte Kostenunterschiede und Währungsschwankungen werden weiterhin den weltweiten Wettbewerb nachhaltig beeinflussen. Soweit die Faktorkosten und die Währungsrelationen nicht gezielt staatlich beeinflußt werden, handelt es sich hierbei allerdings nicht um Wettbewerbsverzerrungen, sondern um konstitutive Merkmale des internationalen Standortwettbewerbs.

Verfälschungen des Wettbewerbs können sich jedoch auch weiterhin ergeben

- durch indirekte staatliche Förderung mittels Marineaufträgen,
- durch marktwidrige Festlegung von Wechselkursen in Staaten mit nicht vollständig konvertibler Währung,
- durch Zufuhr von Kapital in staatseigenen Werften,
- durch Verflechtungen zwischen Reedern und Werften eines Landes, die den Markt quasi abschotten.

Derartige Wettbewerbsverzerrungen sind äußerst schwierig nachweisbar und durch internationale Vereinbarungen kaum zu beseitigen. Zudem ist darauf hinzuweisen, daß fast alle Wirtschaftszweige von solchen oder ähnlichen Wettbewerbsverzerrungen betroffen sind.

Nach Einschätzung der Bundesregierung wird der internationale Wettbewerb im Schiffbau wesentlich stärker durch betriebswirtschaftliche und technologische Faktoren, standortbedingte Kostenunterschiede und „normale" Währungsschwankungen bestimmt als durch die skizzierten marktwidrigen Maßnahmen. Die Bundesregierung wird gleichwohl auch in Zukunft mit großem Nachdruck für die Beseitigung aller Wettbewerbsverfälschungen eintreten.

Zukunftsmärkte für den zivilen Seeschiffbau in der Bundesrepublik Deutschland

24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Perspektiven des zivilen Seeschiffbaus sowie der Schiffbauzulieferindustrie in der Bundesrepublik Deutschland?

Ausgehend von der Erwartung, daß das OECD-Schiffbauabkommen trotz der gegenwärtigen Unsicherheiten in Kraft tritt und demnach der Weltschiffbaumarkt künftig von subventionsbedingten Wettbewerbsverzerrungen weitgehend freigehalten werden kann, sieht die Bundesregierung für den deutschen Schiffbau und die deutsche Schiffbauzulieferindustrie gute Chancen, sich am Markt mit einer qualitativ hochwertigen Produktpalette zu behaupten. Notwendig sind eine konsequente Fortsetzung und Verstärkung der Bemühungen um weitere Rationalisierung und Kostensenkung durch die Unternehmen. Es gibt deutliche Hinweise dafür, daß dies geschieht.

Die von der Bundesregierung eingeleiteten oder geplanten Maßnahmen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die deutsche Wirtschaft sollen die Unternehmen hierin wirksam unterstützen.

25. Wie reagiert die Bundesregierung auf die Handlungsempfehlungen für die Politik, die in der von der Roland Berger & Partner GmbH – International Management Consultants erstellten Studie „Die maritime Wirtschaft: Eine strategische Industrie für Deutschland und Europa" ausgesprochen worden sind (Tagesnachrichten des Bundesministeriums für Wirtschaft Nr. 10333 vom 29. Juni 1995)?

Die von der Roland Berger & Partner GmbH – International Management Consultants erstellte Studie enthält vier Kernforderungen an die Politik:

- Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für die maritime Wirtschaft im internationalen Umfeld;
- Gestaltung positiver Rahmenbedingungen in Deutschland und Europa;
- Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Schiffbauindustrie;
- Absicherung der maritimen Politik durch effektive und enge Koordination.

Aus diesen Forderungen, die mit den Zielen der Bundesregierung übereinstimmen, werden in der Studie 36 konkrete Maßnahmenvorschläge abgeleitet und den jeweiligen Entscheidungsträgern (Bundesministerien, Bundesländern, EU-Kommission) zugeordnet.

Die in der Studie vorgenommene Systematisierung einer Vielzahl von Elementen, die für die Sicherung der maritimen Wirtschaft von Bedeutung sind, ist nach Auffassung der Bundesregierung eine nützliche Diskussionsgrundlage für die Weiterentwicklung der „maritimen Rahmenbedingungen" in Deutschland. Unter Federführung des Bundesministeriums für Wirtschaft wurde ein Arbeitskreis eingerichtet, der die von Roland Berger & Partner vorgeschlagenen Maßnahmen im einzelnen auf ihre rechtlichen und tatsächlichen Umsetzungsmöglichkeiten überprüft, soweit sie nicht ohnehin verfolgt werden oder bereits verwirklicht sind (was für einen großen Teil der Vorschläge zutrifft). Daneben soll der Arbeitskreis – an dem neben dem Bundesministerium für Wirtschaft andere Bundesressorts, Vertreter der Küstenländer, des Verbandes für Schiff-

bau und Meerestechnik sowie der IG-Metall mitwirken – zu einer besseren Koordinierung der Maßnahmen der verschiedenen Akteure beitragen.

26. Ist die Bundesregierung bereit, den Vorschlag aufzugreifen, die politischen Aktivitäten der Bundesregierung im Bereich der maritimen Wirtschaft durch eine zentrale Stelle koordinieren zu lassen, z. B. durch einen Koordinator für die maritime Wirtschaft oder eine andere Form der Koordinierung?

Die Wirtschaftspolitik der Bundesregierung ist auf eine umfassende Verbesserung der Produktions- und Investitionsbedingungen am Standort Deutschland ausgerichtet. Das Konzept einer zentralen Koordinierung zugunsten einer einzelnen Branche würde diesem horizontalen Ansatz, der auf eine sektorübergreifende Verbesserung der Rahmenbedingungen abzielt, widersprechen. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß ein Koordinator für die maritime Wirtschaft oder eine andere Form der gezielten Koordinierung nicht dazu geeignet ist, der maritimen Wirtschaft stärkere politische Gewichtung oder gar operative Vorteile zu verschaffen. An den bewährten Ressortzuständigkeiten soll daher festgehalten werden.

27. Was will die Bundesregierung unternehmen, um die maritime Wirtschaft unseres Landes in ihrer internationalen Wettbewerbsposition weiter zu verbessern?

Die Anstrengungen der Bundesregierung zur Verbesserung der Position der maritimen Wirtschaft im internationalen Wettbewerb orientieren sich an den von ihr vertretenen allgemeinen industriepolitischen Grundsätzen, d. h. am Primat von Markt und Wettbewerb, am Grundsatz unternehmerischer Eigenverantwortung sowie am Subsidiaritätsprinzip. Ihre Maßnahmen zielen daher in erster Linie auf eine branchenübergreifende Verbesserung der Rahmenbedingungen durch die Gewährleistung eines unverfälschten nationalen und internationalen Wettbewerbs, die Beseitigung bürokratischer Belastungen, eine höhere Flexibilität des Arbeitsmarktes, die Stärkung immaterieller Wettbewerbsfaktoren wie Aus- und Fortbildung sowie durch die Förderung der Investitions- und Innovationsfähigkeit u. a. durch steuerliche Entlastungen.

Konkrete Handlungsschritte, die auf eine kontinuierliche Verbesserung der Standortbedingungen Deutschlands im internationalen Wettbewerb insbesondere durch Entlastungen auf der Kostenseite hinwirken, sind im Aktionsprogramm für Investitionen und Arbeitsplätze und im Programm für mehr Wachstum und Beschäftigung dargelegt.

Die Bundesregierung wird darüber hinaus im Rahmen der haushaltspolitischen Möglichkeiten spezifische Fördermaßnahmen für die maritime Wirtschaft weiterführen, soweit diese weiterhin notwendig und nach europäischem Wettbewerbsrecht und dem OECD-Schiffbauabkommen zulässig sind. Daneben wird die Bundesregierung die Exportbemühungen der deutschen maritimen Wirtschaft auch in Zukunft unterstützen und im Rahmen der EU für eine angemessene Berücksichtigung maritimer Belange bei den einschlägigen Gemeinschaftspolitiken eintreten.

28. Welche seehafenbezogenen Projekte des Bundesverkehrswegeplanes sind in den vergangen Jahren realisiert, welche sollen in den kommenden Jahren verwirklicht werden?

Die Seehäfen an der Nord- und Ostsee sind durch die Bundesautobahnen A 1, A 7, A 19, A 23, A 24, A 27, A 28, A 29, A 31 mit dem Binnenland verbunden. In den Jahren 1990 bis 1995 wurden insbesondere die Bundesautobahn A 31 in Richtung Ruhrgebiet und die BAB A 250 in Richtung Lüneburg kontinuierlich weitergebaut.

Im Rahmen der verfügbaren Mittel bemüht sich der Bund, die Lücke im Zuge der A 31 zwischen Meppen und Ochtrup zum Beginn des kommenden Jahrzehnts zu schließen. Ende 1995 wurde die BAB A 250 zwischen Hamburg und Lüneburg fertiggestellt.

Zur Zeit läuft das Planfeststellungsverfahren für die Weserquerung im Zuge der Bundesstraße 437 bei Esenshamm mit dem Ziel, die Bauarbeiten, die privat vorfinanziert werden, 1997 aufzunehmen. 1995 sind die Bauarbeiten für die ebenfalls privat vorfinanzierte vierte Elbtunnelröhre im Zuge der BAB A 7 angelaufen. Die Bauarbeiten sollen im Jahre 2003 abgeschlossen sein. Auch wird der notwendige Ausbau auf sechs Fahrstreifen im Zuge der BAB A 7 zwischen Hamburg und Hannover zügig vorangetrieben, ebenso wie der kontinuierliche Weiterbau der BAB A 21 südlich Kiel.

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Ostseeautobahn A 20 Lübeck (A 1)—Prenzlau (A 11) (VDE-Nr. 10) ist vordringlich im Bundesverkehrswegeplan eingestuft. Mit dem Bau wurde 1994 begonnen. Der erste Teilabschnitt der Umgehung Wismar wird bereits 1997 fertiggestellt.

Für die Fortsetzung der BAB A 20 von Lübeck bis Zeven (BAB A 1 westlich von Hamburg) als Nord-West-Umfahrung von Hamburg, die sich in der Stufe „Vordringlicher Bedarf" befindet, sind die vorbereitenden Untersuchungen angelaufen.

Als weitere vordringlich zu realisierende Projekte sind in den Bundesverkehrswegeplan eingestellt:

- BAB A 241 Schwerin—Wismar,
- B 96 N/B 105 m Ortsumgehung Stralsund,
- B 96 N Zubringer Stralsund/Rügen.

Als realisierte Projekte der Bundesverkehrswegeplanung für den Verkehrsträger Eisenbahn mit besonderem Bezug zu den Seehäfen sind zu nennen: Rangierbahnhof Maschen (bei Hamburg) sowie die Schnellfahrstrecke Hamburg—Würzburg. In Planung befinden sich: Elektrifizierung der Strecke Wilhelms-

haven—Oldenburg, Ausbau der Strecke Langwedel—Uelzen, sämtliche derzeit noch nicht fertiggestellten Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, die kurz vor ihrer Fertigstellung stehende Güterbahn Hamburg-Harburg—Hamburg-Rothenburgsort, die Neu- und Ausbaustrecken Hamburg/Bremen—Hannover sowie alle Neubau- und Modernisierungsmaßnahmen in Rangierbahnhöfen und Terminalbahnhöfen des kombinierten Ladungsverkehrs.

Außerhalb der Bundesverkehrswegeplanung hat sich der Bund in erheblichem Umfang an der Elektrifizierung der Strecken von Hamburg nach Kiel und Flensburg beteiligt.

Die Vertiefung und teilweise Verbreiterung der seewärtigen Zufahrten zu den Seehäfen Bremerhaven, Hamburg und Rostock wird zügig vorangetrieben. In der Planung befinden sich Verbesserungen der Zufahrten Wismar, Stralsund und Wolgast. Die Ems wird bedarfsweise für 7,30 m tiefgehende Schiffe ausgebaggert.

Häfen und Seeverkehr

29. Hält die Bundesregierung die wirtschaftlichen Konkurrenzbedingungen der See- und Landverkehrsträger für ausgeglichen oder bewirken Subventionsvorteile und nicht ausgewiesene Kosten der Landverkehrsträger (z. B. Umweltkosten) eine wirtschaftliche Benachteiligung des Kurzstreckenseeverkehrs?

Die Konkurrenzbeziehungen zwischen den See- und Landverkehrsträgern hängen von einer Vielzahl von Einflußfaktoren ab; Unterschiede bei der Anlastung der Wegekosten sind nur ein Faktor. Die Ansätze zur Quantifizierung der externen Kosten bei den Verkehrsträgern gehen weit auseinander und werfen noch eine Vielzahl methodischer Fragen auf. Deshalb können sie gegenwärtig bei Fragen des Verkehrsträgerwettbewerbs, vor allem hinsichtlich ihrer quantitativen Aspekte, keine verläßlichen Entscheidungsgrundlagen liefern.

Die Bundesregierung verfolgt im Rahmen der Europäischen Union das Ziel einer angemessenen Anlastung der Wegekosten im Straßengüterverkehr. Für das kommende Jahrzehnt hat sie die Einführung streckenbezogener Straßenbenutzungsgebühren für Lkws in Aussicht genommen. Die Umsetzung dieser Maßnahme wird im Zusammenwirken mit den übrigen Förderkonzepten für den Seeverkehr die Voraussetzungen für zukünftig steigende Verkehrsanteile dieses umweltfreundlichen Verkehrsträgers verbessern.

30. Welche eventuellen Defizite in der Infrastruktur der Häfen oder ihrer Betriebskapazität (z. B. Art der Güterabfertigung, Öffnungszeiten usw.) könnten nach Einschätzung der Bundesregierung der angestrebten Verlagerung eines größeren Anteils des Warenverkehrs von den überlasteten Landverkehrswegen auf den Kurzstreckenseeverkehr entgegenstehen und zwar in den deutschen Häfen, den Häfen der EU-Staaten und in den Häfen des östlichen Europa?

Im Zusammenhang mit der Arbeit an den „Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes" wurden durch Expertengruppen der EU-Kommission Engpässe in den europäischen Seehäfen sowie Ausbauvorhaben zusammengestellt.

Grundsätzlich verfügen die großen und mittleren deutschen und europäischen Häfen über ausreichende Abfertigungsanlagen mit zum Teil erheblichen Kapazitätsreserven zur Bewältigung zusätzlicher Verkehre der Küstenschiffahrt. Eine maßgeschneiderte Suprastruktur sowie spezielle Konditionen für die Küstenschiffahrt könnten die Kostenposition von „Road to Sea"-Verkehren weiter verbessern. Technologische Lücken bestehen noch in den kleineren Nebenhäfen und in Ost-und Südeuropa. Auch ein Ausbau der Seehäfen z. B. im Mittelmeerraum nützt der deutschen Küstenschiffahrt.

Weitere betriebliche Erfordernisse in den Seehäfen für eine erfolgreiche Verlagerung von „Road to Sea" untersucht jetzt der im Mai 1996 eingesetzte „Runde Tisch der Praktiker" für zwei konkrete Relationen, und zwar im Verkehr mit Spanien–Portugal sowie im Nord-Süd-Verkehr.

31. Welche speziellen Maßnahmen zugunsten der Häfen hält die Bundesregierung für geeignet, um einen größeren Anteil des Warenverkehrs, insbesondere des Stückgutverkehrs, auf den Kurzstrekken-Seeverkehr zu verlagern, um damit die Straße zu entlasten?

Die Bundesregierung erwartet eine stärkere Verlagerung des Warenverkehrs auf das Wasser, wenn durch technische Maßnahmen in den Seehäfen eine Beschleunigung des Umschlages und damit Kostensenkungen infolge einer Verkürzung der Gesamttransportzeit erreicht werden. Durch neue Container-Umschlagsanlagen und Verbesserungen im Fähr- und Ro-Ro-Verkehr wird dies angestrebt.

32. Wie will die Bundesregierung vor dem Hintergrund, daß nach dem Bericht des Expertengremiums beim Bundesministerium für Verkehr zur Sicherung der Standortbedingungen der maritimen Wirtschaft in Deutschland vom 27. Mai 1994 der Ladungsverkehr für Containerverkehre kräftig steigen, sich die weltweite Nachfrage in zehn bis 15 Jahren verdoppeln wird, damit zu rechnen ist, daß der Carrier von 4 000 bis 6 000 TEU zum Regelschiff des Weltcontainerverkehrs wird und deshalb nach Presseberichten der WELT vom 30. November 1995 für den Ausbau des Rotterdamer Hafens rund 100 Mrd. Gulden bis zum Jahr 2010 investiert wird, sicherstellen, daß auch über das Jahr 2005 hinaus die Zufahrt tiefgängiger Schiffe zu deutschen Seehäfen gesichert bleibt?

a) Hält die Bundesregierung das bisherige Konzept, die deutsche Hafenpolitik allein den Bundesländern zu überlassen, für ausreichend oder sollte vor dem Hintergrund zunehmender

Seeverkehre mit immer größeren Schiffen nicht die Möglichkeit erörtert werden, im Sinne eines gesamtstaatlichen Interesses die Aufgaben des Kapazitätsausbaus bzw. der Kapazitätserhaltung der deutschen Seehäfen bundeseinheitlich zu lösen?

Nach § 1 des Seeaufgabengesetzes hat die Bundesregierung neben den Küstenländern für die Leistungsfähigkeit der Seehäfen Sorge zu tragen. Dieser Verpflichtung kommt die Bundesregierung durch Neu- oder Ausbau und Unterhaltung der see- und landseitigen Zufahrten zu den Seehäfen, und zwar auf der Basis der im Bundesverkehrswegeplan festgelegten Kriterien, nach. Bund und Küstenländer arbeiten in der Infrastrukturplanung für die Seehäfen im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten eng zusammen. Sie stützen sich dabei u. a. auf längerfristige Verkehrsprognosen und gesamtwirtschaftliche Kosten-Nutzen-Rechnungen, die ihrerseits die Planungen der Seehafenbetriebe berücksichtigen. Diese Zusammenarbeit hat sich bewährt und eine vielgestaltige Landschaft von Universal-, Spezial- und Werkshäfen in Deutschland entstehen lassen. Vor diesem Hintergrund sieht die Bundesregierung zu einer Änderung dieser Arbeitsteilung und gesetzlichen Zuständigkeiten in Seehafenfragen keinen Anlaß.

b) Wie will die Bundesregierung sicherstellen, daß auch über das Jahr 2005 hinaus die Zufahrt tiefgängiger Schiffe zu deutschen Seehäfen gesichert bleibt?

Der in der Antwort zu Frage 28 genannte Ausbau der Fahrrinnen wird gewährleisten, daß die großen deutschen Seehäfen von den maßgeblichen Schiffsgrößen des Übersee-Containerverkehrs in Zukunft weitgehend tideunabhängig erreicht werden können.

33. Welche Herausforderungen, Chancen wie Schwächen sieht die Bundesregierung in der Entwicklung des Ostseeverkehrs?

Der Ostseeraum ist ein bedeutendes Wirtschaftsgebiet mit in weiten Bereichen hochentwickelter Industrie. Die sich intensiver gestaltende Zusammenarbeit der Ostseeanlieger sowie ihre steigenden Ex- und Importe verursachen im Verkehrsraum Ostsee sowie weltweit einen umfangreichen und vielgestaltigen Seetransportbedarf. Die die Region verbindenden Seestraßen der Ostsee sind prädestiniert, den Großteil dieses Transportbedarfs zu decken. Die Schiffahrt im Ostseeraum ist dieser Aufgabe bisher durchaus gerecht geworden. Ausnahmen hiervon gibt es nur zeitlich und regional begrenzt bei schwierigen Eissituationen.

Fährschiffs- und Ro-Ro-Linien, aber auch moderne Küstenschiffe überbrücken große Distanzen als Alternative zu Straßen- und Schienenwegen bzw. in der seegestützten Transportkette. Diese Linien haben Kapazitäten erreicht, die weltweit ihresgleichen suchen. Insbesondere die Fähr- und Ro-Ro-Schiffahrt erfreut sich einer großen Akzeptanz durch Passagiere und Verlader.

Darüber hinaus wäre es verkehrs- und umweltpolitisch wünschenswert, wenn der Containerverkehr im Ostseeraum mittelfristig eine größere Rolle spielen würde, um die Voraussetzung für einen kombinierten Verkehr und damit für eine wirksame Straßenentlastung auch in diesem Fahrtgebiet zu schaffen.

34. Welche Herausforderungen, Chancen wie Schwächen sieht die Bundesregierung in der Entwicklung des Nordseeverkehrs?

Im Gegensatz zur Ostsee (s. Antwort zu Frage 33) ist die Nordsee ein Verkehrsraum, der großflächig in Verbindung zu den Überseeverkehren, insbesondere zum Nordatlantik, zu sehen ist. Seine Entwicklungspotentiale haben sich aufgrund der politischen und wirtschaftlichen Veränderungen der letzten sieben Jahre weniger gewandelt als im Ostseeraum. Mittelfristig wird die Nordsee im Küstenbereich Möglichkeiten für eine stärkere Ausweitung des „Short-Sea-Shipping" (from road to sea) vor allem bei den Nord-Süd-Verkehren bieten. Hierin eingeschlossen sind auch Verkehre aus dem Ostseeraum nach Süd- und Westeuropa.

35. Ist die Bundesregierung zur Förderung von Pilotprojekten für die Intensivierung ausgewählter Kurz-See-Strecken zwischen Skandinavien— Deutschland und Westeuropa bereit, wie sie es auf dem Rat der europäischen Verkehrsminister in Palma de Mallorca im Juli 1995 grundsätzlich bekundet hat?

36. Ist die Bundesregierung zur Förderung von Machbarkeitsstudien bereit, die die Verlagerung geeigneter Teile des zunehmenden Ost-West-Transits auf die Küstenschiffahrt zum Ziele haben?

Die Fragen 35 und 36 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung ist grundsätzlich bereit, Pilotprojekte im Bereich der Kurzstreckenseeverkehre (Transportkette from road to sea) zu prüfen, zu begleiten und hierfür auch entsprechende Forschungsmittel einzusetzen. Dies geschieht im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auf der Grundlage der Empfehlungen des maritimen Expertengremiums beim Bundesministerium für Verkehr (Schlußbericht vom 27. Mai 1994). Dabei ist das Zusammenwirken mit den norddeutschen Küstenländern (im Rahmen des Deutschen Maritimen Industrie Forums – DMIF) und der Europäischen Kommission (Maritime Industries Forum – MIF) von Bedeutung. Der Bundesminister für Verkehr hat einen „Runden Tisch der Praktiker" eingerichtet, um die praktischen Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung relationsbezogen zu untersuchen. Das Gremium hat am 22. Mai 1996 erstmalig getagt und für die weitere Arbeit zwei Workshops eingerichtet. Diese beziehen sich jeweils auf die Fahrtgebiete

— Deutschland—Iberische Halbinsel, Workshop I,

— Deutschland—Skandinavien (evtl. unter Einschluß ausgewählter Mittelmeerländer), Workshop II.

Ziel sind möglichst konkrete Projektabsprachen (Machbarkeitsstudien, Kooperation der interessierten Unternehmen, Pilotprojekte). Die Workshops sollen bis zum Jahresende erste Ergebnisse erzielen.

Das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie fördert die technische Entwicklung von Bodeneffektfahrzeugen, die in geringem Abstand über der Wasserfläche fliegend hohe Reisegeschwindigkeiten erlauben (um 100 Knoten) und eine Alternative zu herkömmlichen Personentransporten versprechen. Einsatzgebiet ist vorzugsweise die Ostsee. Es ist vorgesehen, die Entwicklung von Demonstrationsmustern zu fördern.

37. Welche Abgrenzungsprobleme sieht die Bundesregierung zwischen den der EU-Wettbewerbspolitik unterliegenden Bereichen der maritimen Wirtschaft und dem von ihr der nationalen Kompetenz vorbehaltenen Infrastrukturauftrag (z. B. Tiefseebergbau, Gefahrgutsicherung, Umweltschutzvorrichtungen und Sicherheitsstandards)?

Ausbau und Unterhalt der Infrastruktur für den Seeverkehr, d. h. insbesondere Schiffahrtsstraßen mit den zugehörigen nautischen Einrichtungen, sind staatliche Aufgaben in der Kompetenz der Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Funktionsfähigkeit, Effizienz und kostengünstige Nutzung dieser Einrichtungen sind als Wirtschaftsfaktoren für den Seeverkehr von Bedeutung, sie stehen jedoch nach Auffassung der Bundesregierung nicht in Zusammenhang mit der Wettbewerbspolitik der Gemeinschaft.

Die Europäische Kommission hat zum Ausdruck gebracht, daß sie Investitionen in Infrastrukturen für den Seeverkehr unter Subventionsgesichtspunkten nach Artikel 92 des EG-Vertrages zu überprüfen gedenkt. Die Bundesregierung hat mehrfach betont, daß Investitionen in Ausbau und Unterhalt von Infrastruktur rein staatliche Aufgaben gegenüber der Allgemeinheit sind und daher nicht als unternehmensbezogen im Sinne des Artikels 92 anzusehen sind. Eine Überwachung unter Beihilfegesichtspunkten kann nur in Betracht kommen, soweit durch Subventionen an Hafenbetriebe, die Dienstleistungen für die Seeschiffahrt erbringen, Wettbewerbsverzerrungen verursacht werden können.

Auch die Einbeziehung der Häfen in das Gemeinschaftsprojekt „Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN)" ändert hieran nichts. Die investiven Entscheidungen zur Durchführung dieses Programms für Infrastrukturmaßnahmen zum Ausbau der verkehrstechnischen Anbindungen der Landverkehrsträger an die Häfen, um die Effizienz der Transportverbindung Land-See zu verbessern, liegen allein bei den Mitgliedstaaten.

Die Entwicklung von Standards für die Schiffssicherheit, den Gefahrguttransport und den Umweltschutz in der Seeschiffahrt müssen im übrigen nach Auffassung der Bundesregierung bei internationalen Gremien wie der IMO liegen. Eine Gleichbehandlung im internationalen Markt muß hier maßgebend sein. Regionale Sonderentwicklungen für den EU-Bereich würden die europäische Schiffahrt und ihre Wettbewerbsposition international belasten. Beim Tiefseebergbau müssen die Standards für den Umweltschutz und die Sicherheit durch die Internationale Meeresbodenbehörde im Rahmen des noch zu erlassenden Bergbaukodex festgelegt werden, um insoweit intern gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen.

Von diesen Bereichen abzugrenzen ist die Wettbewerbskontrolle nach den Artikeln 85 und 86 des EG-Vertrages. Mit zwei Grundsatzentscheidungen hat der EuGH die Anwendbarkeit der Wettbewerbsregeln in den Artikeln 85 ff. auf den Seeverkehr klargestellt. Ziel der Artikel 85 und 86 des Vertrages ist die Sicherung der Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs durch die selbständige unternehmerische Entscheidung. Adressaten dieser Regelungen sind daher Unternehmen. Gleichzeitig beinhalten die Bestimmungen das Gebot an die Mitgliedstaaten, keine Maßnahmen zu treffen oder beizubehalten, die die praktische Wirksamkeit dieser Bestimmungen beeinträchtigen könnten. Insofern ergeben sich also keine Überschneidungen mit Infrastrukturaufgaben.

38. Plant die Bundesregierung mittel- und langfristige Finanzbeihilfen an die Schiffahrtsunternehmen für die Aufrechterhaltung eines wettbewerbsfähigen Kernbestandes von Schiffen unter deutscher Flagge bei Beibehaltung der Mittelstands- und Ausbildungskomponente über das Jahr 1996 hinaus?

Die Finanzbeiträge dienen als Teil des schiffahrtspolitischen Instrumentariums zusammen mit Steuervergünstigungen und den positiven Wirkungen des Internationalen Seeschiffahrtsregisters (ISR) dazu, Kostenunterschiede zu Offenregisterflaggen teilweise auszugleichen und dazu beizutragen, daß Reeder auch künftig unter deutscher Flagge Schiffe wettbewerbsfähig betreiben können. Dieses Förderinstrumentarium hat sich insgesamt bewährt. Es hat den Aufbau einer im internationalen Vergleich hochmodernen deutschen Flotte von rd. 770 Seeschiffen mit 5,3 Mio. BRZ unterstützt und die Beschäftigung an Bord seit 1989 bei 14 000 bis 15 000 Seeleuten insgesamt, davon rd. 10 000 bis 11 000 deutschen Seeleuten, stabilisiert. Der im wesentlichen durch den raschen Strukturwandel in der Seeschiffahrt bedingte Abbau von deutschen Seeleuten im Mannschaftsbereich konnte wesentlich abgemildert werden.

Die Bundesregierung hält eine moderne und leistungsfähige deutsche Handelsflotte für einen wichtigen Bestandteil der maritimen Wirtschaft und eine Stütze des Außenhandels. Sie wird auch künftig mit ihrer Politik dazu beitragen, daß Seeschiffahrt vom deutschen Standort aus international wettbewerbsfähig betrieben werden kann. Das Finanzbeitragspro-

gramm wird deshalb auch 1997 einschließlich der Ausbildungsförderung fortgesetzt werden.

39. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung auf EU-Ebene darauf hinwirken, daß die Wettbewerbsfähigkeit der gesamten europäischen Seeschiffahrt gegenüber Drittländern erreicht wird?

Die Bundesregierung hat Bestrebungen der Europäischen Kommission für ein Paket positiver Maßnahmen, insbesondere für ein Europäisches Schiffsregister, aktiv unterstützt. Sie erwartet hiervon eine Verbesserung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb der Handelsflotten unter den Flaggen der EU-Mitgliedstaaten. Ein Konsens der Mitgliedstaaten über die Konditionen eines Europäischen Schiffsregisters (EUROS) konnte allerdings nicht erreicht werden.

Die EU-Kommission hat in ihrer Mitteilung „Auf dem Weg zu einer neuen Seeverkehrsstrategie" („Strategiepapier") nunmehr erklärt, sie werde ihren Vorschlag für das EUROS zurückziehen. Gleichzeitig hat sie neue Vorschläge unterbreitet, durch die die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Flotten im internationalen Markt gestärkt werden soll.

Die Bundesregierung begrüßt das Strategiepapier als Arbeitsgrundlage im Sinne der Ratsentscheidung zur Seeverkehrspolitik der Gemeinschaft von 1986. Darin hat der Rat die Notwendigkeit betont, die Wettbewerbsbedingungen der europäischen Flotten zu verbessern und wettbewerbsfähige Seeverkehrsdienstleistungen zum Nutzen des gemeinschaftlichen Handels zu gewährleisten.

Das Strategiepapier enthält hierzu positive Ansätze. So begrüßt die Bundesregierung die vorgesehene Erörterung neuer Leitlinien für die Gewährung von Beihilfen an die Seeschiffahrt. Aus Sicht der Bundesregierung muß der Schwerpunkt der weiteren Arbeiten bei Erhalt und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der modernen, hochtechnisierten Schiffahrt unter EU-Flaggen im Verhältnis zu den wichtigsten Konkurrenten im internationalen Schiffahrtsmarkt, d. h. insbesondere Offenregisterflaggen, aber auch den ostasiatischen Staaten liegen. Auch muß die Wettbewerbspolitik der Europäischen Union die Zusammenarbeit der Linienreedereien im internationalen Seeverkehr ohne unverhältnismäßigen bürokratischen Genehmigungsaufwand ermöglichen, wenn dies für leistungsfähige Liniendienste zum Nutzen der Verlader erforderlich erscheint. Notwendig ist vor allem eine Klärung der Rechtsgrundlage für Vereinbarungen der Linienreedereien im intermodalen Verkehr unter Einschluß von Landstrecken.

Die Bundesregierung wird ihre Anstrengungen, im Gespräch mit der EU-Kommission, den betroffenen Seeschiffahrtsunternehmen und der Verladerschaft hier Fortschritte zu erreichen, fortsetzen.

40. Ist die Bundesregierung bereit, sich dafür einzusetzen, eine Schiffahrtsklausel im EG-Vertrag selbst zu verankern, um die allgemeinen Ziele des Maastricht-Vertrages, nämlich „die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie der Gemeinschaft" für den Bereich der Seeschiffahrt anläßlich der Reformkonferenz zum EU-Vertrag 1996 zu sichern?

Die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Industrie der Gemeinschaft ist in Artikel 3 Buchstabe l als ein grundlegendes Ziel des EG-Vertrages verankert. Nach Artikel 130 haben die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten dafür zu sorgen, daß die notwendigen Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit der Industrie der Gemeinschaft gewährleistet sind. Beide Artikel erfassen alle Unternehmen, unabhängig von ihrer Branchenzugehörigkeit. Sie zielen in erster Linie auf eine übergreifende Verbesserung der allgemeinen Rahmenbedingungen ab. Von diesem horizontalen Ansatz profitiert auch die Seeschiffahrt. Dieser Grundsatz wird für den Seeverkehr ausgefüllt durch das Verordnungspaket von 1986, mit dem die gemeinschaftliche Politik des freien internationalen Seeverkehrs festgeschrieben wurde.

Die Bundesregierung ist daher der Auffassung, daß die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Seeschiffahrt in ausreichender Weise vom EG-Vertrag erfaßt wird.

41. In welchem Zeitraum ist mit den angekündigten steuerlichen Enlastungsmaßnahmen u. a. im Bereich der ertragsunabhängigen Steuern (Gewerbe- und Vermögensteuer) sowie bei der Versicherungsteuer zu rechnen, unabhängig von der lohnsteuerlichen Entlastung für das seemännische Personal?

Die bereits im Entwurf des Jahressteuergesetzes 1996 vorgesehenen Maßnahmen (Wegfall der Gewerbekapitalsteuer, mittelstandsfreundliche Senkung der Gewerbeertragsteuer, Beteiligung der Kommunen am Umsatzsteueraufkommen, Gegenfinanzierung durch Absenkung der degressiven Abschreibungen für Ausrüstungsinvestitionen), die im Finanzausschuß des Deutschen Bundestages anstehen, sollen zusammen mit dem Jahressteuergesetz 1997 umgesetzt werden. Steuerliche Entlastungen bei der Versicherungsteuer sowie lohnsteuerliche Sonderregelungen für das seemännische Personal sind nicht vorgesehen.

42. Mit welchen Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung ggf. die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Seeleute auf dem internationalen Arbeitsmarkt zu fördern sowie den offensichtlichen Nachwuchsmangel zu beheben?

Die Bundesregierung hat die von den Schiffahrtsexperten im Seeverkehrsbeirat erarbeiteten Vorschläge zur Förderung des seemännischen Nachwuchses in einer Reihe von Maßnahmen umgesetzt.

So hat sie zur Steigerung von Ausbildungsverträgen erstmalig 1995 einen Ausbildungszuschlag von 25 000 DM im Rahmen der Finanzbeiträge eingeführt. Wegen der positiven Wirkungen in der Seeschiffahrt ist der Ausbildungszuschlag für das Jahr 1996 auf 35 000 DM erhöht worden mit der Folge weiterer Abschlüsse von Ausbildungsverträgen über das Niveau der Vorjahre hinaus.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung ihre Bereitschaft gegenüber den Küstenländern erklärt, Praxissemester, die als Teil des Fachhochschulstudienganges Seeverkehr (Nautik) eingeführt werden sollen, als praktische Ausbildung neben der bestehenden Berufsausbildung zum Schiffsmechaniker und der Ausbildung als nautischer Offiziersassistent für den Erwerb des nautischen Befähigungszeugnisses AGW anzuerkennen.

Die Bundesregierung und mit ihr alle Schiffahrtsexperten im Seeverkehrsbeirat sind sich aber bewußt, daß das Nachwuchsproblem nicht in erster Linie ein Ausbildungs-, sondern ein Beschäftigungsproblem ist. Mit dem Förderungsprogramm für die deutsche Handelsflotte unterstützt die Bundesregierung auch die Beschäftigung deutscher Seeleute und die Erhaltung des maritimen Know-how in Deutschland.

43. Wie reagiert die Bundesregierung auf den Vorschlag der Kommission, die Nordmeer-Route für die Handelsschiffahrt zugänglich zu machen?

Die Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt (HSVA) hat im August 1994 einen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr erstellten Bericht über die technische Machbarkeit und die wirtschaftliche Bedeutung des „Nördlichen Seeweges" vorgelegt. Der Bericht kommt zu einer positiven Bewertung dieser Verbindung. Basierend hierauf hat die Bundesregierung Kontakt mit der EU-Kommission aufgenommen, um die weitere Erforschung der wirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeiten auf breiterer Ebene voranzutreiben. Gemeinsam mit Finnland, das an dem Projekt ebenfalls erhebliches Interesse zeigt, und der EU-Kommission wird zur Zeit ein Programm für das weitere Vorgehen auf EU-Ebene erarbeitet. Die Bundesregierung sieht die Schwerpunkte beim Transport der erheblichen Erdöl- und Gasreserven des nördlichen Rußlands und bei der Entwicklung der Schiffbauindustrie (die europäische Eisbrecher-Technologie ist weltführend). Ein weiterer Punkt ist die Entwicklung einer kürzeren Seewegverbindung zwischen Europa und dem Fernen Osten.

44. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, die Rechnungslegung und die Organisation in den europäischen Häfen zu vereinheitlichen?

Gibt es hierzu bereits Pläne seitens der Kommission (z. B. Aktionsprogramm) oder seitens der Bundesregierung?

Die Bundesregierung steht hafenpolitischen Überlegungen auch auf europäischer Ebene im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber, sofern diese zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Seehäfen beitragen und einer Verzerrung des Wettbewerbs entgegenwirken. Für eine Angleichung der gewachsenen Strukturen der Seehäfen in Europa sieht die Bundesregierung jedoch keine rechtliche Grundlage und keinen ordnungspolitischen Bedarf. Dies schließt nicht aus, daß die Rechnungslegung der Seehäfen transparenter gemacht wird, soweit dies nach dem EWG-Vertrag, z. B. nach Artikel 92 im Rahmen der Beihilfenkontrolle, für erforderlich gehalten wird.

45. Was hat die Bundesregierung u. a. mit welchen Fördermaßnahmen in den vergangenen fünf Jahren unternommen, um im Bereich von Forschung und Entwicklung die maritime Wirtschaft insgesamt zu fördern?

Das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie hat für den Förderschwerpunkt Schiffstechnik in den Jahren 1991 bis 1995 an Fördermitteln (in Mio. DM) ausgegeben:

1991	1992	1993	1994	1995
26,6	33,0	35,1	36,5	29,7

Davon entfielen auf

	1991	1992	1993	1994	1995
Werften	3,9	4,9	5,9	7,1	5,0
Zulieferer	2,1	2,8	4,3	5,1	7,4
sonst. Industrie	0,8	1,4	0,8	0,3	0,3
Industrie gesamt	6,8	9,1	11,0	12,5	12,7

auf

	1991	1992	1993	1994	1995
Schiffbau-Vers.anst.	5,8	9,6	9,9	8,1	4,2
Ingenieurbüros	3,3	5,1	6,5	8,5	8,0
Dienstleistungs-unternehmen	9,1	14,7	16,4	16,6	12,2

auf

	1991	1992	1993	1994	1995
Staatl. Forsch.einr.	9,8	9,2	7,7	7,4	4,8

46. Was ist in der mittelfristigen Finanzplanung im Bereich von Forschung und Entwicklung für welche Produkte vorgesehen?

Im Förderschwerpunkt Schiffstechnik setzt das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie die Maßnahmen entsprechend dem

Forschungskonzept Meerestechnik 1994 bis 1998 fort. Die gegenwärtige mittelfristige Finanzplanung für 1997 bis 2000 sieht Aufwendungen vor in Höhe von 28,1 Mio. DM (1997), 29,6 Mio. DM (1998), 30,1 Mio. DM (1999) und 31,1 Mio. DM (2000). Dabei werden die gegenwärtigen Forschungs- und Entwicklungsarbeiten weitergeführt und die Notwendigkeiten der Industrie bei Neuvorhaben berücksichtigt.

47. Von welchen forschungspolitischen Entwicklungen wie strategischen Überlegungen läßt sich die Bundesregierung bei den Programmen „Meerestechnik" und „Produktion 2000" leiten?

Deutschland als Hochlohnland kann gegenüber der weltweiten Konkurrenz im Werftsektor nur mit Hilfe von Spitzentechnologie bestehen. Zu den Fördermaßnahmen im Rahmen des Forschungskonzepts „Meerestechnik" gehört deshalb die Verbesserung des Produkts Schiff im Hinblick auf größere Wirtschaftlichkeit, höhere Sicherheit, optimale Umweltverträglichkeit und Anpassung an neue Transportaufgaben. Beispiele für aktuelle Forschungsarbeiten sind

— zukünftige Dimensionierung und Gestaltung der Schiffskonstruktion zum Bau leichterer und kostengünstigerer Schiffe,
— rechnerische Ermittlung optimaler Schiffsformen für geringe Antriebsleistung und sicheres Manövrieren,
— Entwicklung von Verfahren, die den Schadstoffausstoß schwerölbetriebener Dieselmotoren um die Hälfte gegenüber heutigen Werten senken.

Um auf Dauer auch gegenüber Niedriglohnländern konkurrenzfähig zu bleiben, müssen die Werften die Kosten im Produktionsbereich senken. Im Forschungskonzept „Meerestechnik" sind Maßnahmen vorgesehen, die zu weiteren bedeutenden Produktivitätssteigerungen beitragen sollen. Dazu gehören

— die Entwicklung moderner informationstechnischer Verfahren und Werkzeuge zur Verminderung des Aufwandes für Entwurf, Konstruktion und Fertigung von Schiffen,
— die Modularisierung und Standardisierung im Schiffbau, die insbesondere kleinen und mittleren Werften zu sinnvoller Arbeitsteilung und damit zu Produktivitätsfortschritten verhelfen kann.

Das Programm „Produktion 2000" des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie verfolgt Gesamtlösungen für die ständige Verbesserung der Produktion in – insbesondere mittelständischen – Unternehmen. Sie schließen moderne Personalentwicklungs- und Führungskonzepte, ressourcen- und umweltschonendes Wirtschaften in Kreisläufen, weiterentwickelte Technologien und Produktionsausrüstungen sowie die Anwendung leistungsfähiger Informationstechniken in der Produktion ein.

Ein leistungsfähiger Schiffbau ist auch Voraussetzung für die notwendige Transportverlagerung vom Land auf das Wasser. Hochtechnologie für den Verkehrsträger Schiff allein genügt dabei nicht. Entscheidend für den kostengünstigen, schnellen Transport ist das zuverlässige Zusammenspiel mit anderen Verkehrsträgern. Im Forschungskonzept „Meerestechnik" ist dieser Ansatz als ein Schwerpunkt enthalten.

48. Welche Anteile hat der Weltschiffbaumarkt am Weltmarktvolumen, welche Anteile haben die Luft- und Raumfahrt, Automobil- und Maschinenbauindustrie?

In den internationalen Statistiken werden hierzu keine exakten Daten ausgewiesen. Das WTO-Sekretariat schätzt den Anteil des Verarbeitenden Gewerbes am Weltsozialprodukt (= Weltmarktvolumen) für das Jahr 1993 auf rd. 21,5 %. Der Anteil von Automobilindustrie, Luftfahrzeugbau und Schiffbau wird insgesamt mit ca. 2 % bis 3 % beziffert, der Anteil des Bereichs „übriger Maschinenbau" am Weltsozialprodukt mit ca. 5 % bis 7 %.

Bezogen auf den Weltgüterhandel (-export) entfallen im Jahr 1994 nach Schätzungen des WTO-Sekretariats 26,4 % auf den Export von Maschinen, 9,6 % auf die Ausfuhr von Automobilen, 1,7 % auf die von Flugzeugen und 0,8 % auf die von Schiffen.

OECD-Abkommen und die Folgewirkungen für die deutsche Schiffbauindustrie

49. Welche Staaten haben das Abkommen unterzeichnet?

Die Schlußakte des im Rahmen der OECD ausgehandelten „Übereinkommens über die Einhaltung normaler Wettbewerbsbedingungen in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie" (Abkommen) wurde am 21. Dezember 1994 von Vertretern der Europäischen Kommission und der Regierungen der USA, Japans, Südkoreas, Finnlands, Schwedens und Norwegens unterzeichnet.

Wie ist der Stand des Verfahrens

— Abschluß des Abkommens,
— Übergangszeitraum,
— Stand des Ratifizierungsverfahrens in den einzelnen Signatarstaaten?

Gemäß Artikel 12 des Abkommens waren die Unterzeichner verpflichtet, sich um einen Abschluß der notwendigen Ratifikations-, Annahme- oder Genehmigungsverfahren vor dem 1. Januar 1996 zu bemühen. Dieser Termin wurde von Südkorea, Norwegen und der Europäischen Union eingehalten, die die Ratifikationsurkunden am 11. Dezember 1995 beim OECD-Generalsekretär hinterlegten. Eine gesonderte Ratifikation durch Finnland und Schweden war wegen deren Beitritt zur Europäischen Union nicht mehr erforderlich.

Aufgrund von Verzögerungen in den parlamentarischen Verfahren konnte Japan erst am 14. Juni 1996 ratifizieren. Die Ratifikation durch die USA steht noch aus. Das Abkommen tritt 30 Tage nach Hinterlegung der letzten Ratifikationsurkunde in Kraft (Artikel 13).

Für den Übergangszeitraum bis zum Inkrafttreten des Abkommens verpflichteten sich die Teilnehmer, das Beihilfeniveau für die Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie nicht zu erhöhen sowie keine Förderzusagen für Schiffe zu geben, die nach dem 31. Dezember 1998 ausgeliefert werden.

Welche Schiffbaunationen haben das Abkommen bisher nicht unterzeichnet?

Wie ist der Stand der Bemühungen, den Kreis der Signatarstaaten zu erweitern?

Auf die Signatarstaaten des Abkommens entfielen im Jahr 1995 fast 90 % der weltweit fertiggestellten Schiffstonnage. Weitere Schiffbaunationen sind dem Abkommen bisher nicht beigetreten.

Mit Polen, dessen Werften sich zu einem bedeutenden Wettbewerber der deutschen Schiffbauindustrie entwickelt haben, sollen nach Inkrafttreten des Abkommens Beitrittsverhandlungen aufgenommen werden. Das OECD-Sekretariat hat daneben mit Rußland, der Ukraine, Rumänien, der VR China und Australien Sondierungsgespräche über einen evtl. Beitritt dieser Länder zum Abkommen geführt. Australien, das bereits Mitglied der OECD ist, hat ernsthaftes Interesse bekundet.

Im Zusammenhang mit dem Bestreben zahlreicher Schwellenländer, in den Gremien der OECD mitzuwirken, besteht die Hoffnung, daß der Kreis der Mitgliedstaaten des Abkommens schrittweise erweitert werden kann. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, daß ein Beitritt zur OECD nicht automatisch einen Beitritt zum Abkommen bewirkt.

50. Was regelt das Abkommen inhaltlich, welches sind seine Hauptelemente?

Das Abkommen ist die erste rechtlich verbindliche, internationale Übereinkunft für einen speziellen Industriezweig. Ziel ist die Gewährleistung eines unverfälschten weltweiten Wettbewerbs in der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie

— durch Abbau staatlicher Unterstützungsmaßnahmen und

— durch Verhinderung privater Dumpingpraktiken.

Das Abkommen setzt sehr strenge Maßstäbe für die Gewährung staatlicher Beihilfen, unabhängig davon, ob sie unmittelbar den Werften oder mittelbar über Reeder oder sonstige Dritte gewährt werden. Es enthält eine umfassende Liste von verbotenen Unterstützungsmaßnahmen, die neben finanziellen Zuwendungen aller Art auch staatliche Vorschriften und Praktiken zum Vorteil der inländischen Werftindustrie umfaßt.

Durch den im Abkommen integrierten Kodex gegen schädigende Preisgestaltung wird der Schiffbau zum ersten Mal Antidumping-Regeln unterworfen. Der Kodex basiert auf dem Antidumping-Code des GATT aus dem Jahr 1994, ist jedoch an die speziellen Gegebenheiten des Schiffbaus angepaßt. Diese bestehen insbesondere darin, daß Schiffe nicht importiert werden und sich somit den im GATT vereinbarten Gegenmaßnahmen entziehen können.

Zusammen mit dem Abkommen wurde von den Vertragspartnern eine Revision der Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe ausgehandelt. Demnach dürfen Exportkredite für Schiffe nur noch auf Basis eines kommerziellen Referenzzinssatzes (Commercial Interest Reference Rate, CIRR) gefördert werden. Die Bedingungen für Entwicklungshilfekredite wurden gleichzeitig verschärft. Diese Vereinbarung tritt zeitgleich mit dem Abkommen in Kraft.

51. Welche Unterstützungsmaßnahmen sind nach dem Abkommen unzulässig?

Unzulässig sind folgende Unterstützungsmaßnahmen, wenn sie spezifisch, unmittelbar oder mittelbar der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie gewährt werden:

— Exportsubventionen, mit Ausnahme öffentlich unterstützter Exportkredite, die der revidierten Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe entsprechen;

— direkte finanzielle Zuwendungen in Form von Zuschüssen, aber auch von Krediten und Kreditgarantien, die günstiger sind als diejenigen, die ein Unternehmen für einen vergleichbaren Handelskredit auf dem Markt erhalten kann;

— Erlaß von Schulden;

— Bereitstellung von Eigenkapital (einschließlich Risikokapital), die mit der üblichen Anlagepraxis unvereinbar ist;

— Bereitstellung von Waren und Dienstleistungen gegen eine geringere als die angemessene Vergütung;

— steuerpolitische Maßnahmen, welche die Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie begünstigen, einschließlich Steuergutschriften;

— sonstige finanzielle Unterstützung mit Ausnahme sozialer Maßnahmen für entlassene Arbeitnehmer und bestimmter Beihilfen für Forschung und Entwicklung;

— Verwaltungsakte, -leitlinien oder -praktiken, die Werften zu wettbewerbswidrigen Vereinbarungen ermächtigen, ermutigen oder verpflichten;

— Verpflichtungen, Schiffe im Inland bauen oder reparieren zu lassen oder dazu inländische Waren zu verwenden, oder staatliche Vorschriften oder Regelungen mit ähnlicher Wirkung.

52. Welche Unterstützungsmaßnahmen sind nach dem Abkommen (weiterhin) zulässig; welche Ausnahmeregelungen trifft das Abkommen?

Zulässig sind folgende Unterstützungsmaßnahmen:

— öffentlich geförderte Exportkredite, soweit sie der revidierten Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe entsprechen. Diese revidierte Fassung enthält gegenüber der vorherigen drei wesentliche Änderungen:
  - Die bisherige Zinsrate von 8%, bis zu der Exportkredite durch staatliche Zuschüsse verbilligt werden durften, wurde durch die sog. Commercial Interest Reference Rate (CIRR) ersetzt, die den kommerziellen Anleihezinssatz auf dem Inlandsmarkt der jeweiligen Währung wiedergibt;
  - der Rückzahlungszeitraum wurde von achteinhalb auf zwölf Jahre ausgedehnt;
  - für Entwicklungshilfekredite wurde ein höheres Zuschußelement festgelegt; Schiffe, deren Betrieb unter kommerziellen Bedingungen möglich ist, dürfen nicht mehr mit Entwicklungshilfekrediten gefördert werden;

— öffentlich gestützte Kredite und Kreditgarantien für inländische Käufer nach den Bedingungen, die entsprechend der Vereinbarung über Exportkredite ausländischen Käufern gewährt werden können (Gleichstellung in- und ausländischer Reeder);

— Beihilfen für Forschung und Entwicklung, und zwar für
  - Grundlagenforschung bis zu 100% der beihilfefähigen Kosten,
  - grundlegende Industrieforschung bis zu 50 %,
  - angewandte Forschung bis zu 35%,
  - Entwicklung bis zu 25%.

  Für kleine und mittlere Unternehmen (weniger als 300 Beschäftigte; weniger als 20 Mio. ECU Jahresumsatz; zu nicht mehr als 25% im Eigentum eines Großunternehmens) liegt die höchstzulässige Beihilfenintensität (außer in der Grundlagenforschung) jeweils um 20 Prozentpunkte höher. Für Forschung und Entwicklung in bezug auf Sicherheit und Umwelt kann die Vertragsparteiengruppe höhere Beihilfenintensitäten genehmigen. Die Ergebnisse der öffentlich geförderten Forschungs- und Entwicklungsmaßnahmen müssen veröffentlich werden;

— Unterstützung zur Deckung von Maßnahmen, die ausschließlich Arbeitnehmern zugute kommen, die Ansprüche auf Altersruhegeld verlieren, die entlassen werden oder die auf andere Weise von den betreffenden Schiffbauunternehmen nicht mehr beschäftigt werden, sofern diese Unterstützung mit der Einstellung oder Beschränkung der Tätigkeit der Werft, dem Konkurs des Unternehmens oder der Verlagerung seiner Tätigkeiten auf einen anderen Bereich als den Schiffbau zusammenhängt.

Das Abkommen enthält ferner Ausnahmeregelungen für Beihilfen in Verbindung mit laufenden Umstrukturierungsprogrammen in Südkorea, Belgien, Portugal und Spanien. Für die Umstrukturierungsmaßnahmen der Werften in den neuen Bundesländern wurde von der EU-Kommission keine derartige Ausnahmeregelung beantragt, da diese Maßnahmen vor dem 31. Dezember 1995 abgeschlossen sein sollten.

Die USA behielten sich daneben das Recht vor, die Verpflichtung aufrechtzuerhalten, daß im amerikanischen Kabotageverkehr eingesetzte Schiffe im Inland gebaut sein müssen (Jones Act). Um die aus dieser Regelung resultierenden Wettbewerbsverzerrungen zu begrenzen, wurden Kontrollmechanismen vereinbart und die Tonnage der nach dem Jones Act jährlich gebauten Schiffe beschränkt.

53. Welche Regelungen sieht das Abkommen vor, um Konflikte zu lösen und die Einhaltung der Bestimmungen zu gewährleisten (Konsultationsmechanismen, Überwachungsmaßnahmenahmen, Sanktionen)?

Das Abkommen sieht die Einrichtung einer „Vertragsparteiengruppe" vor, die sich aus je einem Vertreter der Vertragspartner zusammensetzt. Dieser Gruppe kommt für die Funktionsfähigkeit des Abkommens und die Überwachung seiner Bestimmungen eine zentrale Rolle zu.

Alle Vertragspartner sind verpflichtet, der Vertragsparteiengruppe über das OECD-Sekretariat regelmäßig folgende Informationen zur Verfügung zu stellen:

— halbjährlich alle öffentlich zugänglichen Informationen über die Tendenzen bei den Vertragspreisen und über die Kreditbedingungen für alle unter das Abkommen fallenden Schiffe, die in den vorangegangenen sechs Monaten verkauft wurden;

— soweit im voraus wie möglich die relevanten Informationen über Beihilfen, die sie spezifisch der gewerblichen Schiffbau- und Schiffsreparaturindustrie zu gewähren beabsichtigen;

— die nach der Vereinbarung über Exportkredite für Schiffe erforderlichen Informationen und Notifikationen hinsichtlich der Kreditbedingungen und -fazilitäten;

— für Werften, die Handelsschiffe mit einem Raumgehalt von mehr als 5 000 BRZ bauen können, die öffentlich zugänglichen Informationen über die Kapazitätsentwicklung, die Eigentumsverhältnisse, die Jahresabschlüsse sowie Informationen über öffentliche Leistungen.

Jeder Vertragspartner kann jederzeit zusätzliche Informationen anfordern und Konsultationen verlangen, falls der Verdacht besteht, daß gegen Bestimmungen des Abkommens verstoßen wurde. Wird in den Konsultationen keine Lösung erzielt, so kann die Einsetzung einer Sondergruppe (Panel) aus regierungsunabhängigen Experten beantragt werden. Stellt die

Sondergruppe fest, daß eine angefochtene Stützungsmaßnahme mit dem Abkommen unvereinbar ist,

— muß diese Maßnahme von der verantwortlichen Vertragspartei aufgehoben oder so geändert werden, daß sie mit dem Abkommen übereinstimmt,

— muß die verantwortliche Vertragspartei den Vorteil, den Werften durch vertragswidrige Maßnahmen erhalten haben, von diesen zurückfordern bzw., falls dies rechtlich nicht möglich ist, auf andere Weise beseitigen oder ausgleichen.

Die Entscheidungen der Sondergruppe sind endgültig und für die Streitparteien verbindlich, sofern sie nicht binnen 30 Tagen von der Vertragsparteiengruppe aufgehoben werden. Falls eine Vertragspartei die Entscheidung der Sondergruppe nicht umsetzt,

— kann die Vertragsparteiengruppe im Konsens minus 1 den Werften, die einen ungerechtfertigten Vorteil erlangt haben, das Beschwerderecht gemäß dem Kodex über schädigende Preisgestaltung entziehen,

— können die geschädigten Streitparteien die Anwendung gleichwertiger Zugeständnisse im Rahmen des GATT aussetzen.

Falls eine Werft eine wegen schädigender Preisgestaltung gegen sie festgesetzte Abgabe nicht bezahlt, den Verkauf des Schiffes unter seinem Normalwert nicht rückgängig macht oder nicht innerhalb einer festgesetzten Frist eine gleichwertige alternative Abhilfemaßnahme durchführt, kann Schiffen, die nach Verweigerung der Zahlung auf dieser Werft gebaut wurden, das Be- und Entladen in Häfen der geschädigten Vertragspartei untersagt werden.

54. Welche Auswirkungen wird das Abkommen nach Einschätzung der Bundesregierung

— auf den weltweiten Handelsschiffbau,

— auf den zivilen Seeschiffbau in der Bundesrepublik Deutschland haben?

Durch das nahezu vollständige Verbot aller direkten und indirekten Stützungsmaßnahmen für die zivile Werftindustrie in den wichtigsten Schiffbaunationen wird ein Großteil der Wettbewerbsverzerrungen beseitigt, die über Jahrzehnte den internationalen Markt für Handelsschiffe nachhaltig beeinträchtigt haben. Die Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Werften wird künftig nicht mehr durch die Bereitschaft der Regierungen zur Subventionsgewährung bestimmt, sondern in allererster Linie durch die technologische und betriebswirtschaftliche Leistungsfähigkeit sowie die Qualität der jeweiligen Standorte.

Da staatliche Unterstützung auch in Krisenfällen untersagt ist, werden sich unternehmerische Fehlentscheidungen sehr viel rascher auswirken, als dies in der Vergangenheit häufig der Fall war. Es ist deshalb damit zu rechnen, daß bei Investitionsentscheidungen die Nachfrageentwicklung stärker ins Kalkül gezogen wird. Auf längere Sicht wird das Abkommen somit voraussichtlich ein besseres Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage bewirken. Dies dürfte – zusammen mit den unmittelbaren Effekten aus dem Wegfall der Subventionen und dem Verbot schädigender Preisgestaltung – (bei sonst gleichen Bedingungen) zu einem Preisanstieg für Schiffsneubauten und -reparaturen und damit zu einer Verbesserung der Preis-/Kostenrelation im Schiffbau beitragen.

Die deutsche Schiffbauindustrie hat stets bekundet, daß sie auf dem Weltmarkt für Handelsschiffe, sobald dieser nicht mehr durch staatliche Interventionen und Subventionen verzerrt ist, konkurrenzfähig sein wird. Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, die dieser Einschätzung widersprechen. Mittelfristig ist jedoch auch in Deutschland – ebenso wie in anderen Ländern – mit einer stärkeren Differenzierung zwischen leistungsfähigeren und leistungsschwächeren Werften zu rechnen. Wie in anderen Branchen auch, werden diejenigen Unternehmen die besten Zukunftschancen haben, die ihre Produktivität kontinuierlich verbessern sowie bei Produkt- und Verfahrensinnovationen an der Spitze stehen. Um die Ausgangsposition der Schiffbauindustrie im internationalen Wettbewerb zu stärken, wird die Bundesregierung ihre Bemühungen zur Verbesserung der Standortbedingungen in Deutschland fortsetzen. Auch die Tarifpartner müssen hierzu ihren Beitrag leisten.

Im Jahr 1995 wurde beim Bundesministerium für Wirtschaft ein gemeinsamer Arbeitskreis mit dem Verband für Schiffbau und Meerestechnik eingerichtet, der sich mit Fragen der Umsetzung des Abkommens befaßt.

55. Welche Auswirkungen wird das Abkommen auf das Förderinstrumentarium der EU, von Bund und Ländern für den zivilen Seeschiffbau in der Bundesrepublik Deutschland haben?

Die Europäische Union verfügt über keine schiffbauspezifischen Förderinstrumente. Der Europäischen Union obliegen die Festsetzung des rechtlichen Rahmens für die Fördermaßnahmen der Mitgliedstaaten (Erlaß von Richtlinien oder Verordnungen durch den Rat) sowie die Beihilfenkontrolle, die durch die EU-Kommission ausgeübt wird. Die Bestimmungen des Abkommens wurden durch Ratsverordnung in das Gemeinschaftsrecht übernommen (Inkrafttreten zeitgleich mit dem Abkommen).

Das schiffbauliche Förderinstrumentarium in Deutschland muß nach Inkrafttreten des Abkommens grundlegend umgestaltet werden. Produktionskostenzuschüsse, die deutschen Werften für technisch höherwertige Seeschiffsneubauten und -umbauten gewährt werden (Wettbewerbshilfe), werden nicht mehr zulässig sein. Auch das Werfthilfeprogramm, aus dem Zinszuschüsse zur Verbilligung von Krediten an die Werftkunden (i. d. R. um bis zu 2 Prozentpunkte) gewährt werden, muß beendet werden. Die Wettbewerbshilfe wurde zuletzt zu einem Drittel vom Bund und zu zwei Dritteln von den Ländern, die Werfthilfe vollständig vom Bund getragen.

Da auch nach Inkrafttreten des Abkommens Zinszuschüsse – allerdings unter veränderten Bedingungen und auf niedrigerem marktnahen Niveau (CIRR-System) – zulässig sein werden, wurde zur Abdeckung

dieser Zuschüsse im Bundeshaushalt 1996 eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 225 Mio. DM vorgesehen. An diesem neuen Zinszuschußprogramm, das zunächst für die Akquisitionsjahre 1996 bis 1998 gilt, ist eine Beteiligung der Länder in Höhe von 50 % vorgesehen.

Das Abkommen läßt die Förderung von FuE ausdrücklich zu. Die Förderintensitäten sind entsprechend dem Vorhabenscharakter festgelegt. Diese Regelungen finden ihren Niederschlag in einem neuen Beihilferahmen der Europäischen Union, der seit 1. März 1996 in Kraft ist. Sie vereinfachen die bisherigen Förderverfahren. Der neue Rahmen eröffnet größere Förderspielräume und läßt – unter bestimmten Voraussetzungen – höhere Fördersätze zu (s. Antwort zu Frage 52).

56. Hält die Bundesregierung den Katalog der erlaubten Hilfsmaßnahmen im einzelnen für ausreichend?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist der Katalog der erlaubten Hilfsmaßnahmen ausreichend. Zusätzliche Ausnahmen vom generellen Beihilfeverbot würden der Zielsetzung des Abkommens, einen weitgehend unverfälschten internationalen Wettbewerb sicherzustellen, zuwiderlaufen und eine wirksame Kontrolle erschweren.

Besteht nach Auffassung der Bundesregierung die Gefahr, daß durch eine Verlagerung von Subventionen der Zielsetzung des Abkommens zuwidergehandelt wird?

Maßnahmen, die auf eine Umgehung der Bestimmungen des Abkommens gerichtet sind, können nicht völlig ausgeschlossen werden. Denkbar ist z. B. eine exzessive Gewährung von Forschungs- und Entwicklungsbeihilfen, die Fokussierung horizontaler Förderprogramme (z. B. Regionalförderung) auf die Schiffbauindustrie oder eine Quersubventionierung durch Marineaufträge. Die Bundesregierung wird allen Hinweisen auf Verstöße gegen Wortlaut und Geist des Abkommens nachgehen und ggf. die EU-Kommission auffordern, bei Verdacht von Verstößen innerhalb der Europäischen Union für Abhilfe zu sorgen bzw. in allen anderen Fällen die im Abkommen vorgesehenen Konsultationsmechanismen einzuleiten.

57. Wie beurteilt die Bundesregierung die Vereinbarungen für den Übergangszeitraum?

Die in der Schlußakte zum Abkommen enthaltenen Vereinbarungen für den Übergangszeitraum, insbesondere die Verpflichtung, das Beihilfeniveau nicht zu erhöhen, sind nach Auffassung der Bundesregierung sachgerecht und wirksam. Durch diese Vereinbarungen wird ein Subventionswettlauf vor Inkrafttreten des Abkommens verhindert.

58. Wie wird sich nach Einschätzung der Bundesregierung die Übergangszeit

– auf die weltweite Wettbewerbssituation im Bereich des zivilen Seeschiffbaus,

– auf die Wettbewerbssituation und die Auftragsentwicklung des zivilen Seeschiffbaus in der Bundesrepublik Deutschland auswirken?

Da Schiffsneubauten, die vor Inkrafttreten des Abkommens akquiriert und spätestens bis Ende 1998 ausgeliefert werden, noch in den Genuß der jeweiligen staatlichen Fördermaßnahmen kommen können, ist der Übergangszeitraum weltweit durch eine rege Ordertätigkeit gekennzeichnet. Zahlreiche Reeder zogen bzw. ziehen in Erwartung steigender Preise nach Wegfall der Subventionen Aufträge vor. Die weltweiten Auftragsbestände wuchsen im Jahr 1995 auf ca. 32 Mio. CGT und erreichten damit ein Niveau, das letztmals Mitte der 70er Jahre verzeichnet wurde.

Die deutsche Schiffbauindustrie konnte trotz ungünstiger Währungsentwicklung (starke Aufwertung der DM) an diesem Auftragsboom teilhaben. Besonders im Jahr 1995 stieg die Nachfrage kräftig an. Zum Jahresende 1995 verfügten die deutschen Seeschiffswerften über 225 Aufträge mit 3,2 Mio CGT im Wert von 15,2 Mrd. DM. Damit ist die Beschäftigung für 1996 und 1997, für zahlreiche Betriebe auch für 1998, gesichert. (Infolge der krisenhaften Entwicklung bei der Bremer Vulkan Verbund AG, dem größten deutschen Schiffbaukonzern, wurden von Tochtergesellschaften dieses Unternehmens im ersten Halbjahr 1996 allerdings verschiedene verlustbringende Aufträge storniert.)

Die Verteilung der weltweiten Auftragseingänge deutet darauf hin, daß sich die internationale Wettbewerbssituation im zivilen Seeschiffbau während der Übergangszeit nicht grundlegend geändert hat. Deutschland konnte seinen Platz als drittgrößte Schiffbaunation behaupten.

59. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, daß die bundesdeutsche Schiffbauindustrie in dieser Zeit im internationalen Wettbewerb verstärkt Wettbewerbsnachteilen ausgesetzt sein wird?

Wenn ja, welchen?

Was unternimmt die Bundesregierung, um die Wettbewerbsnachteile zu verringern oder zu beseitigen?

Um in der Übergangszeit Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der deutschen Werften zu verhindern, hat die Bundesregierung die nationalen Fördermaßnahmen (Wettbewerbs- und Werfthilfe) in vollem Umfang fortgeführt. Die deutsche Schiffbauindustrie war bzw. ist in der Übergangszeit somit keinen Wettbewerbsnachteilen ausgesetzt. Hierfür sprechen auch die hohen Auftragseingänge, die die deutschen Werften insbesondere im Jahr 1995 verzeichnen konnten.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44